Крила України

Друкований орган Міністерства оборони України

№1-2 (716-717)

1 січня - 17 січня 2014 року

www.krula.com.ua

e-mail:krula_ukr@ukr.net

Підписний індекс - 22242

На варті неба України!



Щит африканської надії...

6 стор.

Історія БОМАНа має продовження

15 стор.

“Старконівські акули” знову в небі



12-13 стор.



“Афганские” страницы “крылатой” газеты

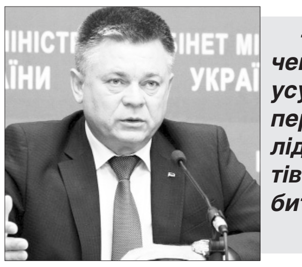


4 стор.

Гаряча лінія “Крила України” (0432) 59-60-48 65-22-048

НА КОНТРОЛІ МІНІСТРА ОБОРОНИ

Боротьба з корупцією – один з основних пріоритетів у 2014 році



– "Будь-яка посадова особа, помічена в корупційних схемах, відразу усуватиметься із займаної посади на період проведення службового розслідування. У разі підтвердження фактів за результатами розслідування робитимуться дуже жорсткі висновки".

Міністр оборони України Павло Лебедєв.

У Кримському територіальному управлінні Військової служби правопорядку визначено напрямки боротьби з корупцією у 2014 році. Як повідомив начальник відділу по боротьбі з корупцією – заступник начальника Кримського ТУ ВСП полковник юстиції Павло Васік, відповідно до вимог Міністра оборони України, боротьба з корупцією у лавах Збройних Сил України у 2014 році буде жорстка та непримиренна, а одним з головних завдань буде попередження випадків корупційних проявів з боку службових осіб.

Протягом минулого року відділ по боротьбі з корупцією Кримського територіального управління ВСП з особовими складом військових частин та установ ЗС України, розташованих на території АР Крим та в м. Севастополь, провів більше 200 профілактичних заходів (лекцій, бесід, семінарів тощо). Крім того, за результатами проведених майже 50 комплексних перевірок, виявлено збитків, завданих державі, на суму більше 2 млн грн, у том числі 1900000 грн, пов'язаних з порушеннями у сфері землекористування та реалізації державного нерухомого майна.

До дисциплінарної відповідальності притягнуто 57 посадових осіб військових частин та установ, а органами досудового розслідування, до Єдиного реєстру досудових розслідувань внесено відомості про 15 кримінальних правопорушень.

ВІЗИТИ

Після Італії – Афганістан



13 січня 2014 року начальник Генерального штабу – Головнокомандувач Збройних Сил України генерал-полковник Володимир Замана відбув з офіційним візитом до Республіки Італія, де зустрівся з начальником Генерального штабу оборони Італії адміралом Луїджі Бінеллі Мантеллі.

Під час зустрічі сторони обговорили військове співробітництво між Італією та Україною, зокрема в контексті місії Міжнародних сил сприяння безпеці в Ісламській Республіці Афганістан та можливої співпраці на інших театрах воєнних дій.

Наступного дня начальники Генеральних штабів Збройних Сил України та Італійської Республіки відбули до Ісламської Республіки Афганістан, де спільно відвідали італійський військовий контингент та український миротворчий персонал.

Так, головнокомандувачі збройних сил обох країн прибули до м. Герат, де розташований штаб Регіонального командування "Захід" Міжнародних сил сприяння безпеці в Ісламській Республіці Афганістан. Під час перебування у цій найзахіднішій провінції Афганістану очільників військових відомств України та Італійської Республіки ознайомили зі станом безпеки та процесом відновлення регіону, а також із завданнями, які успішно виконують військовослужбовці регіонального командування, серед яких – 15 військовослужбовців Збройних Сил України.

Під час візиту також відбуваються зустрічі з командувачем Регіонального командування "Захід" бригадним генералом Мікеле Пеллегріно, з Надзвичайним і Повноважним Послом Італійської Республіки в Ісламській Республіці Афганістан паном Луціано Пеззотті, з начальником Генерального штабу Афганської національної армії генералом М.Карімі та представниками місцевої влади, з командувачем МССБ генералом Данфордом, з начальником штаба МССБ генералом Батісті в м. Герат та Кабул.

Довідка. До складу італійського контингенту входять 5 офіцерів у складі штабу (радник командира італійського контингенту, 2 офіцери цивільно-військового співробітництва, офіцер відділення управління військовими перевезеннями, помічник командира штабної роти), 2 військові лікарі (хірург та анестезіолог), 8 спеціалістів з розмінування та мінно-пошуковий собака.

За матеріалами www.mil.gov.ua

У КОМАНДУВАННІ ПОВІТРЯНИХ СИЛ ЗС УКРАЇНИ

Новий навчальний рік розпочато



З постановки завдань командувачем Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-полковником Юрієм Байдаком керівному складу Командування виду розпочались заняття з нагоди початку нового 2014-го навчального року.

Під час його виступу увагу присутніх було акцентовано на пріоритетних напрямках реформування виду відповідно до Стратегічного оборонного бюлетеня України, Концепції реформування і розвитку Збройних Сил України, Державної комплексної програми реформування і розвитку Збройних Сил України, інших завдань, визначених керівництвом Держави та Збройних Сил, тощо.

– Передусім основні зусилля виду у 2014 році спрямовуватимуться на участь у заходах міжвидової підготовки, набуття бойових спроможностей визначеними підрозділами авіації, зенітних ракетних, радіотехнічних та спеціальних військ,– зазначив генерал-полковник Юрій Байдак.

Також серед основних завдань 2014 року було визначено проведення низки важливих заходів щодо якісного виконання завдань бойового чергування, підвищення льотного вишколу. На завершення виступу командувач ПС, акцентував увагу присутніх на підготовку визначених активів Повітряних Сил у міжнародних навчаннях та операціях у поточному році.

Серед основних, за словами генерал-полковника Юрія Байдака, є проведення тактичних навчань з бойовою стрільбою зенітних ракетних військ на полігоні "Чауда" Державного науково-випробувального центру Збройних Сил України, участь авіації виду у міжнародній військово-транспортній операції "Північний сокіл – 2014", проведення українсько-польського навчання авіаційних підрозділів "Безпечне небо-2014".

НОВІ ТЕХНОЛОГІЇ

Tactix для Анів

"Крила України" вже розповідали про співпрацю Командування Повітряних Сил Збройних Сил України з ізраїльською компанією Astronautics C.A. Ltd, що спеціалізується на виробництві авіоніки для літаків та вертольотів, у тому числі багатофункціональних індикаторів та бортових обчислювачів. Йшлося, зокрема, про встановлення на літаки, що знаходяться на озброєнні виду, системи Tactix – сучасного навігаційного обладнання.

У грудні минулого року демонстраційний комплект системи Tactix було встановлено на Ан-26 однієї з транспортних бригад Повітряних Сил. За участі спеціалістів компанії, представників Командування виду та Державного науково-випробувального центру Збройних Сил України було виконано декілька польотів, які дозволили оцінити її тактико-технічні можливості. Власне, особливості експлуатації та використання даної системи, її технічні та навігаційні можливості днями були обговорені в Командуванні Повітряних Сил.

За словами старшого інженера відділу експлуатації радіоелектронного обладнання управління головного інженера авіації авіації Командування Повітряних Сил ЗС України підполковника Олега Гончарова, обладнання військових літаків сучасними засобами відображення навігаційної інформації допомагатимуть льотним екіпажам у прийнятті рішень під час польоту, сприятимуть підвищенню безпеки польотів повітряних суден під час їх експлуатації. І система Tactix є цікавою з даного питання, оскільки забезпечує пілота рухомою картою та інформаційним графічним додатком. Карти в 2D та в 3D надає льотчику можливість чітко сприймати особливості території та її рельєф, над якими відбувається політ.

– В ході польотів ми практично ознайомилися з можливостями системи Tactix, – розповідає підполковник Олег Гончаров, – і надалі випробували її. І, без сумніву, вона має переваги над штатним навігаційним обладнанням Ан-26. Це зрештою підтверджують і висновки військових науковців з Державного науково-випробувального центру.



Як зазначили у Командуванні Повітряних Сил, наступним кроком співпраці буде запрошення компанії Astronautics C.A. Ltd до участі в конкурсі для визначення співвиконавців комплексної модернізації транспортних літаків та вертольотів. Крім того, вивчатимуться можливості щодо виконання комплексної модернізації навігаційного обладнання винищувачів МіГ-29 з урахуванням її досвіду з проведення аналогічних робіт на літаках МіГ-29 Збройних сил Республіки Польщі.

Сергій Фурдик.

ДОПОМОГА

"Брати по крові", або біда чужою не буває

Для кожної людини, а відтак, і для суспільства в цілому, найвищою цінністю є життя. Ми не маємо морального права стояти осторонь проблем, які трапляються з іншими людьми, особливо коли на кону та сама, найвища цінність. Допомога ближньому робить з нас свідомих особистостей, розвиває почуття відповідальності та дає надію на впевнене майбутнє для всього суспільства...

Шістдесят відсотків опіків отримав військовослужбовець Херсонської зенітної ракетної бригади солдат військової служби за контрактом Олександр Галан. За словами лікарів, шанс для нормального життя у молодого воїна залишається, але лише за умови постійного переливання крові.

Звістка про дану трагедію розлетілась військами дуже швидко. Не стояв осторонь і особовий склад Одеської зенітної ракетної бригади. Вісім військовослужбовців служби за контрактом, не задумуючись, зголосились здати свою кров для Сашка. Так, дев'ятого січня на Одеському обласному центрі переливання крові небайдужі воїни на чолі із санітарним інструктором молодшим сержантом Іваном Валянським здали по 450 мілілітрів крові кожен для свого бойового побратима із Херсонщини.

Абсолютно безкорисна акція одеських військовиків ілюструє



не тільки військове братерство, а й солідарність кожного громадянина нашої Держави перед лицем проблем, які стосуються інших людей, консолідуючи тим самим український народ в єдину сім'ю. Адже, як відомо, наша сила в нашій єдності!

Артем Купчин.

ОГОЛОШЕННЯ

Командування Повітряних Сил Збройних Сил України оголошує конкурс

на заміщення вакантної посади державного службовця начальника адміністративного управління військової частини А0215.

Вимоги до кандидатів:

наявність громадянства України;

повна вища освіта відповідного професійного спрямування за освітньо-кваліфікаційним рівнем магістра, спеціаліста;

стаж роботи за фахом на державній службі на керівних посадах не менше 5 років, або в інших сферах управління на керівних посадах не менше 7 років;

досвід роботи щодо управління персоналом;

знання чинного законодавства з питань державної служби, основ державного управління та права, правил ділового етикету, правил та норм охорони праці та протипожежного захисту, порядку підготовки проектів нормативних документів, інструкцій з діловодства;

володіння державною мовою, знання основних принципів роботи комп'ютера, відповідних програмних засобів та володіння ними у режимі користувача.

Документи приймаються за адресою:
21007, м. Вінниця, вул. Червоноармійська, 105,
військова частина А0287.
Довідки за телефоном: (0432)-596-910.

Відновлення співробітництва



Глава держави провів зустріч із Віце-прем'єр-міністром Юрієм Бойком. Під час зустрічі йшлося про хід переговорів з Російською Федерацією щодо відновлення виробництва літаків, а також контрактів із суднобудування, які планується укласти найближчим часом.



За словами Віце-прем'єр-міністра, в ході його зустрічі з Президентом обговорювалось питання відновлення співробітництва між Україною та Росією у літако- та суднобудуванні, позаяк теперішній рівень цієї співпраці не задовольняє жодну з країн.

Як повідомив Юрій Бойко, Віктор Янукович наголосив на необхідності пришвидшення переговорів у цьому напрямку. "Поставлено завдання пришвидшити процеси, які приведуть до виробничої інтеграції і дадуть можливість створити багато робочих місць, відтворити економічні показники цих галузей", - сказав Віце-прем'єр-міністр, зауваживши, що реалізація зазначених проектів позитивно вплине на економіку країни в цілому.

Крім того, Віктор Янукович та Юрій Бойко обговорили питання співробітництва України з Росією в космічній галузі.



Державний бюджет на 2014 рік ухвалено

За це рішення проголосувало 249 народних депутатів із 261 зареєстрованого у сесійній залі. Проти проголосував один депутат і один – утримався.

За інформацією УНІАН, 19 грудня 2013 року Кабінет Міністрів подав на розгляд Верховної Ради законопроект про держбюджет України на 2014 рік. Розгляд проекту закону з пропозиціями бюджетного комітету ВР і ухвалення його в цілому було заплановано на 16 січня 2014 року.

16 січня, через блокування депутатами від опозиції трибуни, засідання відкрив перший заступник Голови Верховної Ради України Ігор Калєтнік із сесійної зали. Він запропонував голові бюджетного комітету Євгену Геллеру надати висновок комітету зі свого місця в урядовій ложі.

– Комітет ухвалив рішення запропонувати парламенту прийняти законопроект про держбюджет на 2014 рік за основу і в цілому як закон з урахуванням пропозицій комітету, – зазначив Євген Геллер.

Бюджетний комітет, згідно з оприлюдненим на сайті парламенту висновком від 16 січня, ухвалив рішення запропонувати парламенту прийняти законопроект про держбюджет на 2014 рік з урахуванням пропозицій комітету.

Варто додати, що днем раніше Президент України Віктор Янукович наголосив на важливості якнайшвидшого ухвалення головного кошторису країни. "Я вважаю, що треба працювати з парламентом, щоб завтра бюджет був прийнятий. Якщо він не буде прийнятий – ви знаєте, які наслідки. Це скорочення заробітних плат, перш за все, доплат, які ми планували вже з січня цього року", – сказав Віктор Янукович.

За словами Глави держави, на цей рік заплановане зростання економіки, збільшення інвестицій, підвищення соціальних виплат, заробітних плат, пенсій. "Дуже важливо, щоб народні депутати зрозуміли відповідальність перед виборцями", – сказав Віктор Янукович, звернувши увагу на важливість своєчасного фінансування соціальних виплат, зарплат, пенсій у січні.

Підготував Андрій Яцик.

Гаряча лінія "Крила України"

На гарячу лінію нашої газети звернулася низка військовослужбовців з питанням стосовно принципів нарахування та виплати премії військовослужбовцям Повітряних Сил ЗС України у грудні 2013 року. Щоб відповісти на це запитання, редакція "Крила України" звернулася за роз'ясненнями до фінансово-економічного управління Повітряних Сил ЗС України.

Начальник відділу фінансово-економічного управління полковник Павло Паламарчук повідомив, що заохочення військовослужбовців за особистий вклад в результати службової діяльності здійснювалося відповідно до рішення Міністра оборони України від 6.12.2013 №16075/з та з урахуванням вказівки тимчасово виконуючого обов'язки першого заступника начальника Генерального штабу ЗС України від 12.12.2013 № 348/2685.

Командири (начальники) органів військового управління, військових частин, установ, організацій та закладів мають право заохотити грошовою премією:

1. Відмінників бойової підготовки та військовослужбовців, які за підсумками контрольних занять у 2013 році отримали відмінні оцінки, у розмірах, що не перевищують:

6000 грн – старшим офіцерам;
4000 грн – молодшим офіцерам;
2000 грн – військовослужбовцям військової служби за контрактом;
1000 грн – курсантам, сержантам (старшинам) строкової служби;
600 грн – солдатам (матросам) строкової служби.

2. Військовослужбовців підрозділів, які набули бойових спроможностей в 2013 році, у розмірах, що не перевищують:

3000 грн – старшим офіцерам;
2000 грн – молодшим офіцерам;
1000 грн – військовослужбовцям військової служби за контрактом;
500 грн – курсантам, сержантам (старшинам) строкової служби;
300 грн – солдатам (матросам) строкової служби.

3. Військовослужбовців (крім військовослужбовців строкової військової служби та курсантів) за особистий вклад у результати службової діяльності за рік (у межах залишків фонду грошового забезпечення 2013 року, наявного після виплати місячного грошового забезпечення, здійснення інших незалежних виплат, передбачених законодавством, а також заохочення грошовою премією відповідно до перших двох пунктів).

Ан-178: Фюзеляж у стадії складання

Триває складання фюзеляжу для першої машини першого військово-транспортного літака нового покоління Ан-178. Перспективний літак чекають у десятках країн СНД, Америки і Африки. На сьогодні – замовлень вже сотні. Все через його унікальних можливостей.

За задумом творців нового літака, Ан-178 повинен прийти на заміну застарілим транспортним літакам марки Ан-12. Нова машина призначена для перевезення вантажів максимальною масою 18-20 т. Максимальна дальність польоту Ан-178 – 4 тис. км.

Планується, що перспективна транспортна машина буде експлуатуватися на тих же аеродромах, що і ветеран Ан-12, в тому числі зможе злітати і сідати на ґрунтові злітно-посадкові смуги. Ан-178 за планером та складом бортового обладнання на 50-60% уніфікована із серійними літаками Ан-148 і Ан-158.

Перша інформація про початок проектування нового вантажного літака Ан-178 з'явилася у відкритій пресі ще в лютому 2010 р. Під час МАКС-2013 президент – генеральний конструктор держпідприємства "Антонов" Дмитро Ківа заявив, що складання першого дослідного зразка Ан-178, призначеного для льотних випробувань, буде завершено в 2014 р.



Ведеться виготовлення першої партії двигунів

Як повідомив генеральний конструктор ДП "Івченко-Прогрес" Ігор Кравченко, перший дослідний середній військово-транспортний літак Ан-178 буде забезпечений модифікованими авіадвигунами Д-436-148ФМ (ФМ – Федір Муравченко).



"У третьому кварталі 2014 року підприємство відвантажить розробника літака – держпідприємству "Антонов" перші два "бойових" двигуна Д-436-148ФМ для установки на першому літаку Ан-178", – сказав він. За його словами, "ведеться виготовлення першої партії таких двигунів, у тому числі для першого літака Ан-178, і двох – для сертифікації двигуна як модифікації Д-436-148".

Випробування почнуться цього року, а сертифікаційні випробування двигуна можуть бути завершені в другій половині 2015 року. "Базою для створення Д-436-148ФМ є серійний двигун Д-436-148, що встановлюється на літаках сімейства Ан-148. Відмінною особливістю Д-436-148ФМ є збільшена більш ніж на одну тонну тяга – 8560 кг на надзвичайному режимі і 7700 кг – на злітному режимі", – сказав генконструктор.

Австрійський літак оснастять двигуном "Мотор Січ"

Легкий багатоцільовий літак австрійської компанії Diamond Aircraft буде оснащений одним турбогвинтовим літаковим двигуном АІ-450С. Про це заявив президент АТ "Мотор Січ" В'ячеслав Богуслаєв. "Вперше літак західного виробництва планується оснастити авіадвигуном української розробки і виробництва", – зазначив президент компанії.



За його словами, на сьогодні двигун в модифікації АІ-450С поставлений до Австрії, ведеться його монтаж на літаку. Очікується, що в першому кварталі наступного року почне здійснювати польоти перший літак Diamond, оснащений не дизельним двигуном, а ТВД АІ-450С.

Кілька місяців тому компанія Diamond Aircraft представила макет легкого багатоцільового п'ятимісного літака DA50 з двигуном АІ-450С виробництва "Мотор Січ" і "Івченко-Прогрес" потужністю в 450 к.с. Цей двигун поліпшить характеристики літака, який був анонсований 2006 року з дизельним двигуном на 275 к.с. під назвою DA50 SuperStar.

Як раніше говорив генеральний конструктор ДП "Івченко-Прогрес" Ігор Кравченко, новий варіант літакового двигуна АІ-450 може застосовуватися як на російських, так і на іноземних літаках малої авіації. У процесі створення АІ-450С необхідно пройти стендові випробування та сертифікаційні випробування двигуна. Можна очікувати, що двигун буде сертифікований до кінця 2014 року.

Вертолітний варіант двигуна вже встановлений на вертольоті типу Мі-2. Перші випробування двигунів на землі у складі силової установки Мі-2 вже проведені. Початок льотних випробувань вертольота Мі-2 з двигунами АІ-450 можна очікувати найближчим часом. Розробник двигуна переконаний у досить широкому ринку для двигунів сімейства АІ-450.

“Афганские” страницы “крылатой” газеты

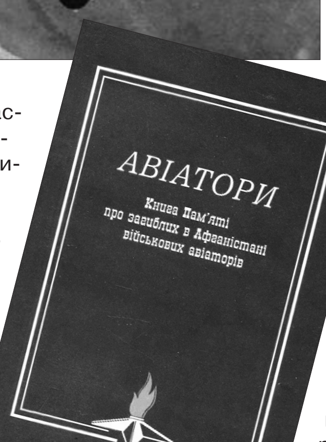
Наступивший 2014 год стал дважды юбилейным для участников афганской войны и всех, для кого те уже далёкие события по той или иной причине имеют значение. Первая дата уже совсем скоро – 15 февраля “афганцы” отметят четвертьстолетний юбилей со дня вывода войск из Афганистана. Ну, а в один из последних дней года, 25 декабря, исполнится 35 лет со дня ввода советских войск в эту восточную страну.



В газете “Крила України” всю её почти пятнадцатилетнюю историю публиковались и продолжают печататься материалы на афганскую тематику. Они ложатся и в основу книг, издаваемых редакцией. Так, в 2004 году, ровно десятилетие назад, вышла в свет первая “афганская” книга творческого коллектива – Книга памяти погибших в Афганистане военных авиаторов. Её авторы, заслуженный журналист Украины, ветеран войны в Афганистане, автор более чем 10 книг про Афганистан и воинов-интернационалистов полковник в отставке Анатолий Гончар и военный журналист подполковник Виктор Гедз, постарались не забыть никого из погибших на афганской войне лётчиков, авиационных инженеров, техников и других специалистов ВВС, так или иначе связанных с Украиной – тех, кто здесь родился, был призван или кто ушёл в Афганистан и в вечность именно с территории Украины.



Затем, в 2008 году, была издана книга “Нас винты поднимут над землёй афганской”. Составленная военными журналистами редакции подполковником Виктором Гедзом и майором Алексеем Тригубом, она представляет из публиковавшиеся в газете зарисовки и очерки про воинов-интернационалистов, стихи, рассказы, воспоминания самих ветеранов афганской войны и даже методические статьи, написанные ими. В статьях разбирались события, эпизоды и операции, им давалась оценка с высоты опыта и уже генеральских званий авторов, а также речь в них шла об авиационных ноу-хау, рождённых на земле Афганистана, превосходно зарекомендовавших себя на поле боя и несправедливо забытых в армии после вывода войск.



И вот в канун 25-летия вывода войск из Афганистана, даты, которая в нашей стране официально отмечается каждый год как День чествования участников боевых действий на территории других государств, редакция газеты “Крила України” выпускает свою новую книгу про афганцев и для них. Книга “Грачи” летят в Баграм”, составленная ветераном афганской войны генерал-майором запаса Владимиром Алексеевым, подполковником запаса Виктором Гедзом и подполковником Алексеем Тригубом, также рассказывает о сложной жизни советских военнослужащих на афганской войне, о боевой дружбе и взаимовыручке, мужестве и просто серых, а порою – кроваво-серых буднях военной поры... Это – книга о лётчиках и техниках, врачах и фельдшерах, водителях и ремонтниках – словом, о представителях самых разных военно-учётных специальностей, честно выполнявших свой интернациональный долг на афганской земле. Книга была сдана в набор сразу же после новогодних праздников и вскоре должна выйти в свет. Как и все предыдущие книги творческого коллектива редакции газеты “Крила України”, она издаётся под общей редакцией главного редактора газеты полковника запаса Николая Поплавского.

За освещение истории войны в Афганистане, судеб воинов-интернационалистов и их проблем редакция газеты была награждена почётной грамотой Украинского союза ветеранов Афганистана. Дважды редакция и её офицеры-журналисты становились лауреатами конкурса “Камрад. Амиго. Шурави”, которые проводится Житомирской организацией УСВА.

С нашими “афганскими” книгами связаны некоторые интересные нюансы. Так, например, несколько лет назад книга “Нас винты поднимут над землёй афганской” была торжественно вручена одному из “главных афганцев” на постсоветском пространстве – выдающемуся советскому и российскому военачальнику, бывшему командующему 40-й общевойсковой армии и, соответственно, Ограниченным контингентом советских войск в Афганистане генерал-полковнику Борису Громову. Борис Всеволодович довольно высоко оценил работу творческого коллектива редакции газеты “Крила України”. Так наша книга впервые попала в Россию.

А ещё одна “российская” страница нашего книгоиздания связана с подмосковным городом Подольск, а именно – с центральным архивом министерства обороны Российской Федерации, расположенным там. Дело в том, что в упомянутой книге “Нас винты поднимут над землёй афганской” как бы отдельным разделом проходил ряд материалов про воинов-интернационалистов, представленных к награждению орденами и медалями и не получивших их. Найдя на военно-литературном историческом портале www.artofwar.net.ru список награждённых, но не получивших награды, составленный активистами из числа воинов-афганцев совместно с офицерами-кадровиками минобороны России, вместе с найдёнными по этому списку ветеранами афганской войны, которые к этому времени уже стали и ветеранами Вооружённых Сил, журналисты газеты “Крила України” обращались через военкоматы в центральный архив министерства обороны Российской Федерации с соответствующими запросами. Прошло некоторое время, и появились первые результаты – несколько человек из числа тех, о ком были написаны вошедшие в книгу материалы, наконец получили свои награды! Кто знает, может, со временем, награды, найдут всех своих героев... Так или иначе, а мы продолжаем афганскую тематику и будем и в дальнейшем рассказывать нашим читателям о людях нелёгкой судьбы – поколении воинов-интернационалистов, прошедшем через афганский ад. Пишите и вы, дорогие читатели, о себе, знакомых вам воинах-интернационалистах, присылайте фотографии, и мы будем печатать их на страницах газеты “Крила України” в этот юбилейный “афганский” год!

Олексій Береговий. “Крила України”.

“А под винтом проносится земля…”

Как журналист читателю признаюсь честно: подобрать ёмкий и лаконичный заголовок к материалу не так-то просто... Но бывают моменты, когда он буквально просится из самого контекста очерка или зарисовки. Сейчас – как раз тот случай. “А под винтом проносится земля”, – это строка из песни человека, о котором я хочу рассказать читателям. Человека во многом удивительного, и в то же время – простого, неординарного, и – подходящего, казалось бы, под общепринятые стандарты когда-то советского, а сейчас – украинского лётчика.



Вовтя

Это – не опечатка, просто этого солидного мужчину, полковника запаса, лётчика-испытателя и военного лётчика 1-го класса с общим налётом в 3750 часов и пятьюстами боевыми вылетами за плечами, с детства родные и близкие называли именно так: Вовтя. Родом Вовтя... из шахты. Нет, конечно же, как и все, Володя Колесник родился в медицинском учреждении, а не в забое. Просто на тот момент шахта и поселение семей шахтёров возле неё не назывались, как сейчас, городом Вахрушево Луганской области, потому и в метрике мальчика записали: место рождения – шахта...

Рос Володя в Богодухове, небо над которым постоянно гудело от стрекота вертолётных винтов машин учебного авиационного центра ДОСААФ. Тянуло мальчугана в это бездонное синее небо – не передать как!

Когда в 1973-м Володя окончил школу, он уже сделал окончательный выбор жизненного пути: небо и только оно! Но!.. Вырос он только по паспорту, рост же в 158 сантиметров вселял опасения по поводу того, примут ли его в лётное...

А дальше началось многолетнее хождение по мукам. Навряд ли найдётся много людей с подобной судьбой, настолько же фанатично и упорно добивающихся своего. Я, например, встречал в жизни лишь один слегка похожий случай, когда девушка, с детства мечтавшая стать врачом, трижды пытала счастья в мединституте, пока, наконец, не поступила. Но наш герой превзошёл её многократно...

Изначально Володя собирался стать военным лётчиком. Но в военкомате ему, что называется, “навешали лапшу на уши”, сказав, что главное – вообще в авиационное училище поступить, а потом перевестись можно запросто. Поверил. Поехал в Харьковское авиатехническое, откуда бы, конечно, ни в какие “лётчики” его не отпустили. Если бы он там учился... Абитуриента Колесника “срезали” ещё даже до медкомиссии: на момент поступления и будущей даты принятия курсантами Присяги ему не было 17 лет.

Но Владимир не сдавался. Он задумал многоходовую комбинацию: сначала – Сумской ДОСААФ, где намеревался стать авиатехником и получить звание сержанта. Потом – родной Богодухов, где летал на Ми-4 старший брат Саша, и – звёздочка младшего лейтенанта запаса. После этого в наполеоновских планах юноши было училище лётчиков Гражданской авиации в Кременчуге. Но... В Сумах его не приняли в учебный авиационный центр, теперь уже – из-за роста. Зато – приняли в парашютисты.

Отчаянный, но не отчаявшийся парень учился в ПТУ, а параллельно с этим занимался в ДОСААФ. Потом работал изолировщиком, трубоукладчиком. Вернувшись в Богодухов, устроился в учебный авиационный центр (БУАЦ), для начала, чтоб хоть зацепиться, – аккумуляторщиком в ТЭЧ.

– Да не переживай ты, Вовтя! – успокаивал Саня. – Я вон насколько старше, и только летать начал... Успеешь ещё!

В армию весной 1975 года Вовтя пошёл, чтобы стать Владимиром. А если серьёзно, то для того, чтобы хоть немного подрасти. Хоть сантиметра на два... При его отменном физическом развитии, 1-ом юношеском разряде по боксу и превосходных легкоатлетических данных, рост всё же оставлял желать лучшего.

На ежеквартальных марш-бросках на 25 км рядовой Колесник не только не отставал от подразделения, а ещё и тащил, кроме своего, пару автоматов товарищей. В части объективно считался лучшим гимнастом. Словом, солдат полным ходом готовился к будущей лётной карьере.

Службу он проходил в Грузии, в полку правительственной связи КГБ СССР. Служилось намного интереснее, чем сверстникам, которые делились впечатлениями о строевых армейских частях. На большие праздники, Первомай и очередную годовщину революции, его подразделение охраняло здание правительства Грузинской ССР. А буднями “конторских” связистов была специфическая боевая подготовка. Кроме обеспечения правительственной связи, личный состав подразделения выполнял и не совсем обычные задачи. Например, учебно-боевые – провокации, “нападения” на части войск связи с целью проверки их боевой готовности.

Далі буде.

Олексій Тригуб. “Крила України”.

ДОНЕЧЧИНА

Виховання на кращих традиціях

У Донецькому міському центрі дітей та молоді відбулася багатостороння нарада, на якій обговорювались перспективи військово-патріотичного виховання у 2014 році. До розробки перспективного плану роботи з молодими поколіннями залучались керівництво органів місцевого самоврядування, члени ветеранських та громадських організацій, а також командування Донецького гарнізону.



– Зі створенням дієвого трикутника: військово-патріотичний клуб – військкомат – військова частина, ми відкриємо шлях до вирішення питань, пов'язаних із вихованням справжніх громадян, – зауважив на початку наради начальник Донецького гарнізону полковник Сергій Камеш. – Таким чином, вже у найближчому майбутньому ми сприятимемо у реалізації комплектування Збройних Сил контрактниками.

Далі в окремих секціях були обговорені конкретні заходи та визначено відповідальних за їхнє виконання. Так, цього року у промисловому регіоні відбудеться понад 30 заходів за участю молоді. Сотні юнаків та дівчат пройдуть підготовку при Донецьких міських дитячо-юнацьких клубах. А у військкоматах та підрозділах Збройних Сил заплановано зустрічі дітей з учасниками бойових дій та ознайомлення гостей з умовами служби. Серед інших – весняний рейд вихованців військово-патріотичних клубів шляхами воїнів-визволителів з Донецька аж до узбережжя Чорного моря.

– У місті-герої Севастополі юні донечани братимуть участь у Міжнародному проекті "Наша Велика Перемога". Загальна кількість юнаків та дівчат, що буде задіяно до цих заходів, складе понад 600 чоловік, – пояснив полковник Сергій Камеш.

Наприкінці зібрання усі присутні одностайно підтримали клопотання перед головою Донецької облдержадміністрації Андрієм Шишацьким щодо заохочення майора запасу Андрія Лихацького – одного з головних засновників та педагогів дитячо-юнацького національно-патріотичного центру імені Героя Радянського Союзу Валерія Арсенова, який своєю працею от уже понад десятиліття сприяє вихованню молоді регіону на кращих традиціях захисників Вітчизни.

Олександр Дейна. м.Донецьк. Фото автора.

ХАРКІВЩИНА

Тепла зустріч "кожедубівців"

У Харківському університеті Повітряних Сил імені Івана Кожедуба, в рамках роботи з потенційними абітурієнтами, понад 150 випускників середніх навчальних закладів Харківщини та Полтавщини ознайомилися з умовами військової служби.

– Наш навчальний заклад є видовим вишем вітчизняного оборонного відомства, який готує майбутніх офіцерів-авіаторів та фахівців ППО, – цими словами заступник начальника університету з навчальної роботи полковник Юрій Стасєв зустрів гостей. – За понад 83 роки існування у нас було підготовлено майже 125 тисяч військовослужбовців. Сотні Героїв Радянського Союзу, тисячі старших офіцерів та десятки генералів отримали путівку в життя саме в стінах ХУПСу.

З кожною групою юних відвідувачів було організовано екскурсії навчальним закладом, де школярі побачили зразки авіаційного озброєння, авіаційні двигуни, а також відвідали новітній навчально-тренувальний комплекс вертольота Мі-8МТВ та комплексний тренажер пілота-літака Л-39. Окрім цього, вони побачили перехідний символ офіцерського братерства "Меч дружби".

– До цього часу я коливався з вибором професії, – розповів учень випускного класу однієї зі шкіл Полтави Юрій Максимченко. – Але після такого знайомства



з "кожедубівцями" я вже остаточно вибрав для себе синій однострій та льотні емблеми. Також нас дуже тепло тут прийняли, познайомили з побутом курсантів та навчально-матеріальною базою університету.

Наприкінці заходу полковник Юрій Стасєв довів основні умови вступу та порядок подачі документів до навчального закладу. За словами командування ХУПСу, тільки за останні три місяці навчальний заклад відвідали понад тисячу юнаків та дівчат. При цьому майже 25 відсотків з них – представниці прекрасної статі.

Дмитро Чалий. м.Харків. Фото автора.

ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ КОНКУРСУ

Українська армія. Якою її бачать діти

Сотні юних українців брали участь у конкурсі дитячого малюнка "Армія очима дітей", ініційованому Центральним друкованим органом Міністерства оборони України журналом "Військо України". Даний медіа-проект упродовж 2013 року проводився з метою популяризації військової служби за контрактом та активізації військово-патріотичного виховання молоді.

– За умовами творчого змагання, до заходу залучалися діти віком від 4 до 15 років. Зображуючи армію та військовослужбовців, вони використовували олівці, фломастери та фарби. При цьому конкурсні малюнки оцінювалися за різними номінаціями, – зазначив головний редактор журналу "Військо України" полковник Валентин Буряченко.

Нещодавно в Києві під головуванням тимчасово виконуючого обов'язки начальника управління преси та інформації Міністерства оборони України полковника Олександра Мотузяника відбулося підбиття підсумків з визначенням переможців.

Так, перше місце в категорії "Малюнок" та приз – планшет "Samsung" здобула Анастасія Шаповал з міста Черкаси. Друге місце й такий самий приз виборола Вікторія Суворова з Харкова. "Бронза" та книга "Енциклопедія зброї" дісталися Богдану Солдатенку з селища міського



типу Борова Харківської області.

Переможцями в номінації "Яскраве бачення" стали Софія Когут (Львівська область, м. Новояворівськ) та колектив дитячого садка "Пізнайко" (Київська область, смт. Володарка). Вони отримали від організаторів конкурсу конструктори "LEGO".

Тріумфаторами в номінації "Армія – твоє коло друзів" визнано Валентину та Володимира Семенових із Кримського міста Армянськ. Ці учасники отримали "Енциклопедію для дітей".

Також спеціальну премію "Приз симпатій редакції ЦДО Міністерства оборони України "Військо України" з оформленням передплати військового журналу на перше півріччя 2014 року присуджено колективам Навчально-виховного комплексу "Чаплинська школа-гімназія" (Херсонська область, смт. Чаплинка) та Тернопільської загальноосвітньої середньої школи № 23.

За словами організаторів військово-патріотичного заходу, усі роботи заслуговують на окрему увагу та є безцінними в духовному сенсі.

Враховуючи позитивні результати даного важливого заходу, його організатори та члени журі планують продовжити соціальну роботу в цьому напрямку.

Дмитро Горбунов. м.Харків. Фото автора.

ЖИТОМИРЩИНА

Патріотами не народжуються…

Становлення української державності, побудова громадянського суспільства, інтеграція України у світове та європейське співтовариство передбачають орієнтацію на Людину, її духовну культуру й визначають основні напрями виховної роботи з молоддю.

На сучасному етапі українського державотворення надзвичайно актуальною є проблема виховання у молодого покоління патріотичних почуттів, активної громадянської позиції, сприяння усвідомленню учнями свого суспільного обов'язку на основі національних і загальнолюдських духовних цінностей. Найкращою мотивацією до суспільної праці є почуття гордості за свою державу, співпереживання за минуле, співпричетність до творення її сьогодення та майбуття. Процес національно-патріотичного виховання є важливою складовою національної безпеки України.

Саме так вважають педагогічний колектив та учні Озерненської гімназії, що на Житомирщині. Заслуговує особливої уваги робота учениці 10-го класу цього навчального закладу Ані Захарчук щодо вивчення маловідомих сторінок з історії авіації в Україні.

Треба зазначити, що якщо на початку це була рядова учнівська робота, то в процесі збирання матеріалу вона переросла у справжнє військово-історичне дослідження, метою якого стало вивчення історії створення аеродрому "Скоморохи" – "Озерне" протягом 30-50 рр. минулого століття та діяльності відомих льотчиків, які проходили військову службу в авіаційних частинах на місці його розташування.

В період проведення дослідження Ані довелось здолати багато труднощів: у військових частинах історичні формуляри ще мають грифи секретності, до того ж, ці частини сформовані на інших аеродромах і були передислоковані на аеродром "Скоморохи" тільки наприкінці або після Великої Вітчизняної війни. У Державному архіві Житомирської області, архіві СБУ та військовому архіві м.Київа практично ніяких відомостей про історію аеродрому "Скоморохи" напередодні та в роки війни немає...

Але це не зупинило наполегливу дівчину. Вона за допомогою свого батька – Олексія Захарчука, командира авіаційної частини, дислокованої в Озерному, зустрілась з багатьма ветеранами війни та військової служби, які не тільки багато розповіли про історичне минуле, але й посприяли в отриманні цікавих документів з архіву у Москві.

Завдяки старанності та наполегливості Аня створила таке змістовне військово-історичне дослідження, яке до неї ніхто не робив. У своїй роботі вона зуміла встановити витоки, причини, історичні обставин створення та облаштування аеродрому "Скоморохи" на початку 30-х років минулого століття, вивчити систему військових формувань, дислокованих на аеродромі, дослідити участь авіаполків у бойових операціях, висвітлити історію аеродрому в часи німецької окупації та після звільнення Житомирщини від німецьких загарбників, проаналізувати бойовий шлях льотчиків – Героїв Радянського Союзу, які проходили службу на даному аеродромі, систематизувати досліджений матеріал про розвиток аеродрому "Скоморохи" – "Озерне" тощо.

Мені, як ветерану військової служби, дуже приємно те, що в нашому суспільстві, а особливо серед молоді, є інтерес до свого минулого. Разом з тим, важливо, щоб у наших навчальних закладах були вчителі, які займаються вихованням учнів на героїчних традиціях нашого народу, які прищеплюють їм почуття вдячності до представників поколінь, хто зробив фактично неможливе, аби не тільки Україна, а й уся планета не знала жахів фашистського режиму.

Я переконаний, до тих пір, поки наша молодь буде шанувати пам'ять своїх пращурів, у нашій Вітчизні поняття "патріотизм" не втратить свого справжнього значення. А всім відому фразу "Патріотами не народжуються, ними – стають", мабуть, слід доповнити так: "Патріотами не народжуються, ними – стають, якщо їх правильно виховувати у молодому віці".

Голова Ради ветеранів 894-го винищувального авіаційного полку підполковник запасу Андрій Жданов.

Щит африканської надії...

15 січня 2004 року в небо африканської Ліберії вперше здійнявся український вертоліт з символікою ООН. Тоді екіпаж повітряного судна здійснив дебютний політ в окрузі містечка Робертсфілд та виконав своє перше завдання за призначенням. Зрештою українські миротворці патрулюють повітряний простір цієї держави вже 10 років...



На початку грудня 2003 року Верховна Рада України схвалила рішення щодо направлення національного миротворчого контингенту до Республіки Ліберія. Цьому передували листи про допомогу від місії Організації Об'єднаних Націй в цій країні стосовно надання авіаційних засобів від нашої держави. Уже за місяць командування Збройних Сил України підготувало понад 250 військовослужбовців та виділило необхідну техніку для миротворчої місії. Тоді й був сформований 56-й окремий вертолітний загін, командиром якого став військовий льотчик 1-го класу полковник Ігор Шендригін. Нажаль, він передчасно пішов з життя, але, мабуть, гордився б тим, що розпочату ним благородну миротворчу справу у Ліберії продовжує уже18 ротація…

Ще у 2004 році, коли нога українського миротворця ступила на ліберійську землю, базовий табір наших співвітчизників виглядав зовсім по-іншому. Починали, так би мовити, з нуля. Бувалі миротворці згадують, як нелегко було тоді: "Приїхали, відверто кажучи, на голе місце, і організовували табір власними руками. В шаленому темпі обслуговували техніку, проводили зв'язок, облаштовували намети"…

– Український табір дислокувався неподалік аеродрому – майже посеред степу, – згадує учасник 2-ї ротації 56-го ОВЗ національного контингенту місії ООН у Ліберії майор Федір Прокопчук. – Навпроти нас знаходився табір біженців зі Сьєра-Леоне. Це був напружений час, адже вони постійно стояли біля воріт КПП, просили їсти, іноді вдавались до провокацій. Наряд з охорони об'єктів був посилений. Втікачі повернулися додому відразу, коли на їхній батьківщині припинилися сутички. Та й взагалі роботи було багато, адже в країні якраз закінчувалася громадянська війна.

Миротворцям довелося служити в умовах цілковитої руїни та бездоріжжя. Вертолітники вдень та вночі надавали допомогу місцевому населенню, перевозили гуманітарні вантажі, патрулювали з повітря конфліктні райони.

З часом протиріччя в країні перейшли в мирне русло: відбудову незалежної Республіки. Владу намагаються ділити й сьогодні, проте це не переростає у якісь масштабні конфлікти. Іноземці побудували в країні дорогу, місія ООН створила для українців новий табір: привезли збірні модульні домівки з кондиціонерами, з'явились казарми, на зміну польовій кухні прийшла добротна їдальня.



За 10 років українські вертолітники зробили значний внесок у розвиток та демократизацію ліберійського народу. За цей час екіпажі Мі-8 провели у небі понад 33 тисячі годин, а екіпажі Мі-24 – майже 19 тисяч. Разом з тим "блакитні шоломи" перевезли більше 205 000 пасажирів та 6100 тонн різних вантажів.

Доводилось й демонструвати силу. Вогневу міць українські миротворці показали на початку серпня 2011 року. Тоді, у Кот-д'Івуарі, екіпажі вертольотів Мі-24 зі складу 56-го окремого вертолітного загону виконували бойові завдання на території міста Абіджан. На той час там дислокувалась військові склади повстанців. А уже з липня 2013-го вітчизняні вертольоти беруть постійну участь у транскордонних операціях в рамках емісійного співробітництва між Місією ООН у Ліберії та Операцією ООН у Кот-д'Іваурі.

Багато миротворців було нагороджено високими відзнаками від командування місії ООН у Ліберії та командування Сухопутних військ Збройних Сил України, керівництва Генерального штабу та вітчизняного оборонного відомства.

Українські вертолітники 19-ї ротації 56-го окремого вертолітного загону й надалі продовжують виконувати завдання за призначенням у Ліберії. Тож подякуємо усім тим, хто з честю та гордістю виконував та виконує миротворчу місію на Африканському континенті.

Віктор Ануфрієв. Ліберія. Фото автора.



ДР Конго: у загоні підбивають підсумки

Особовий склад 18-го окремого вертолітного загону Місії ООН зі стабілізації у ДР Конго, де командиром льотчик-снайпер полковник Андрій Когут, продовжує виконання льотних завдань та роботи з повсякденної діяльності у таборах дислокації "Гома", "Бінія", "Букаву".

Основними завданнями вертолітних екіпажів залишаються повітряна розвідка важкодоступних районів країни, авіаційний супровід та підтримка військ Місії, перевезення VIP-персон, особового складу контингентів та вантажів.

– Зі збільшенням одиниць авіаційної техніки загону – гелікоптерів МІ-8, відповідно зросла і кількість польотів,– розповідає заступник командира 18 овз полковник Мухаммад Буланбаєв. – Одночасно командування бригади "Північне Ківу", у підпорядкуванні якої знаходиться загін, продовжило маршрути польотів до 500 кілометрів від основної бази. З'явились нові відносно складні вертолітні майданчики обмежених розмірів у гірській місцевості. Це вимагає від льотчиків якісної підготовки та чітких дій у дотриманні заходів безпеки під час польоту. Суттєво впливають на безпеку польотів й погодні умови, що у зоні відповідальності загону дуже мінливі.

Загалом з початку ротації було виконано понад 950 польотів із загальним нальотом більше 1000 годин (середній наліт на одного льотчика склав більше 66 годин). Перевезено понад 262 тонни вантажу та 3300 пасажирів, проведено близько 190 візуальних наведень та цілевказань екіпажів вертольотів на наземні цілі.

Також протягом останнього місяця за рахунок офіцерів та прапорщиків інженерно-авіаційної служби, ремонтної техніки був збільшений табір "Бунія", який сьогодні фактично є базою регламентних робіт.

– Авіаційним транспортом Місії ООН – вантажним літаком С-130 "Геркулес" та вертольотом Мі-26 ми передислокували на "Бунію" 6 пересувних засобів ремонту на базі автомобілів ЗіЛ-131 та ГАЗ-66, – говорить заступник командира загону з інженерно-авіаційної служби підполковник Андрій Борщ. – Там вже встановлений спеціальний ангар, є 6 контейнерів-складів груп обслуговування і регламенту, 3 пересувні електростанції для автономної роботи, лабораторія паливно-мастильних матеріалів інша техніка. На сьогодні у таборі перебуває близько 20 спеціалістів інженерно-авіаційної служби за напрямками. На аеродромі "Бунія" вже проведенні регламентні роботи з штатною технікою.



Поряд з виконанням та забезпеченням польотних завдань у таборі проходять інші планові заходи. Це заняття з фізичної підготовки, англійської мови. А наприкінці кожного місяця військовослужбовці складають відповідні заліки і контрольні заняття.

Крім того, у таборі тривають роботи з облаштування – проведено ремонт їдальні, банно-прального комплексу, житлових і господарських приміщень.

Анатолій Стельмах. ДР Конго.

Ліберія: нічні польоти з евакуацією

Військовослужбовці 56-го окремого вертолітного загону національного контингенту Місії ООН у Ліберії провели нічну льотну зміну на вертольоті Мі-8.

Кожен екіпаж відпрацював елементи рятувально-пошукових робіт в нічних умовах на різних висотах та виконав необхідні повітряні маневри. Під час цього тренування рятувально-парашутна десантна група вдосконалювала на практиці висадку з вертольота за допомогою лебідки, а також евакуацію із землі на борт гвинтокрилої машини.

За словами командира вертолітного загону, особлива увага під час нічного тренування приділялась молодим льотчикам.

– Командування загону старається якомога більше залучати до польотів молодий льотний склад, – повідомив командир 56-го ОВЗ національного контингенту Місії ООН у Ліберії військовий льотчик 2-го класу полковник Олександр Венгер. – Молодим льотчикам потрібна практика, включаючи польоти вночі. Хочу зазначити, що у загоні проходять службу багато висококваліфікованих інструкторів, які передають свій досвід молодшому поколінню вертолітників.

За результатамим льотної зміни, командир загону в кращу сторону відзначив військового льотчика 3-го класу майора Віталія Ковтуна.

Полковник Венгер також додав, що нічні польоти проводитимуться двічі на місяць.



Задля збереження життя та здоров'я

У базовому таборі 56-го окремого вертолітного загону сил Місії ООН у Ліберії постійно проводяться заняття з особовим складом з правил безпеки під час перебування в Африканській країні. Інструкторсько-методичні лекції так званого "Introduction course" проводить інструктор зі складу вертолітного загону, який пройшов необхідний курс навчання в штабі Місії ООН у цій країні та отримав відповідний сертифікат.

– Теоретичні знання з правил та заходів безпеки у Ліберії потрібні кожному українському миротворцю, – повідомив перекладач штабу 56-го ОВЗ національного контингенту Місії ООН у Ліберії старший лейтенант Артем Карпусь. – Кожен солдат та офіцер повинен знати, як поводитись у тих чи інших ситуаціях, правильно діяти в екстремальних умовах, діяти максимально точно під час виконання завдань за призначенням, мати елементарне уявлення про "Червоний хрест". Крім того, миротворцям доводяться основні положення та завдання Місії ООН, вони проходять короткий курс історії африканської країни, вивчають їх традиції та побут, а також слухають лекції на тему небезпечних хвороб, які поширені у цій республіці.



Такі заняття проводяться двічі на тиждень у вільний від служби час. Навчально-методичною літературою та відповідними матеріалами і атрибутикою національний контингент постійно забезпечує штаб Місії ООН у Ліберії. Крім того, їхні представники регулярно перевіряють знання українського інструктора та підвищують його кваліфікацію у цих питаннях.

Згідно з вимогами штабу Місії Організації Об'єднаних Націй у Ліберії "Introduction course" проводитиметься до кінця ротації.

Кот-д'Івуар: готовність авіагрупи на контролі

Командування 56-го окремого вертолітного загону національного контингенту Місії ООН у Ліберії перевірило стан бойової готовності авіаційної групи, що дислокується в містечку Ман у Кот-д'Івуарі.

Командир вертолітного загону особисто вивчив стан справ у базовому таборі авіаційної групи та ознайомився з життям та побутом українських миротворців. Особлива увага приділялась медичному забезпеченню, санітарно-гігієнічним умовам підрозділу, а також озброєнню та зв'язку.

– Незважаючи на те, що в Кот-д'Івуарі знаходиться лише невелика частина українського національного контингенту, наші військовослужбовці виконують поставлені перед ними завдання гідно та професійно, – сказав командир 56-го ОВЗ Місії ООН у Ліберії військовий льотчик 2-го класу полковник Олександр Венгер. – Практично кожного дня бойові вертольоти Мі-24 патрулюють прикордонні зони з сусідньою Ліберією, Гвінеєю та Малі. Графік дійсно напружений, адже маршрути польотів змінюються щотижня. За необхідності, в будь-який момент ми готові підсилити вертолітну ланку в цій країні зі складу 56-го окремого вертолітного загону.

Віктор Ануфрієв.
Республіка Ліберія.
Фото автора.



Украина-Мозамбик: путь небесного сотрудничества

В далёкой Восточной Африке вдоль побережья Индийского океана простирается территория Республики Мозамбик. Государство, история которого богата трудностями и конфликтами, на современном этапе активно наращивает свой экономический потенциал и влияние. В поиске партнёров международного сотрудничества мозамбикские эксперты обратили взор на Украину. В результате было решено оснастить воздушный флот страны самолётами украинского производства. Партию Ан-26, приобретённых на вторичном рынке, отремонтировали украинские партнёры, на переучивание авиационных специалистов заключили контракт с Кировоградской лётной академией Национального авиационного университета.



В ноябре 2013 года двадцать два гражданина Республики Мозамбик прибыли в Кировоград. Как оказалось, некоторые из них бывали здесь и прежде, еще во времена Советского Союза, когда наши страны взаимодействовали и в вопросах подготовки специалистов в советских учебных заведениях. В момент распада СССР сотрудничество прекратилось. И вот только теперь перешло на новый уровень – украино-мозамбикский.

Слушатели из далёкой африканской страны к процессу переучивания отнеслись очень ответственно: занимались напряжённо и эффективно. В конце декабря состоялось торжественное вручение документов об успешной переподготовке на украинское воздушное судно Ан-26. На церемонию прибыл военный атташе Республики Мозамбик в Российской Федерации и Украине Августо Виланкулис, а также – президент компании ГА "LICONEX", обеспечивающей контракт. Выступивший от имени слушателей из Мозамбика летчик Фаэла Алунио Унгенио сказал:

– Данный курс начался 11 ноября 2013 года и включал в себя переподготовку 4 пилотов, 3 штурманов, 3 бортовых инженеров, 6 специалистов по обслуживанию двигателя и самолёта и 6 специалистов по обслуживанию АиРЕО. По завершении обучения все специалисты достигли хорошего уровня подготовки и высокого уровня знаний.

Приносим свою благодарность инструкторскому составу по теоретической и практической подготовке. Для достижения целей подготовки академия предоставила огромное количество учебного материала по всем специальностям и направлениям.

Процесс преподавания и обучения проходил в дружественной атмосфере. Обучение основывалось на взаимодействии инструкторского состава и слушателей и было направлено на решение существующих проблем в авиации Республики Мозамбик.

Мы уверены в том, что данный курс переподготовки полностью соответствует всем ожиданиям и требованиям правительства Республики Мозамбик, а также имел жизненно важное значение для развития нашей страны. Кроме того, хотелось бы отметить, что наше обучение не только повысило наш уровень подготовки, но также изменило наше мировоззрение.

Мы можем с гордостью заявить, что ценим моменты, проведённые здесь, приобретённые опыт и знания, которые с лёгкостью сможем применить на практике.

Мы бы хотели, чтобы наше сотрудничество на этом не заканчивалось и продолжалось многие годы.

В заключении, хотим выразить свою благодарность руководству академии за те условия, которые они создали на весь период нашего пребывания здесь.

И ещё раз приносим свою благодарность правительству Республики Мозамбик, руководству академии, инструкторскому составу, а так же всем, кто принимал участие в нашей успешной подготовке.

На мероприятии мозамбикской стороной было объявлено и о том, что успешное выполнение данного контракта по переподготовке авиационных специалистов в Кировоградской лётной академии НАУ стало основанием для заключения следующего, более широкого соглашения о сотрудничестве. Это является высокой оценкой труда украинских специалистов и главным результатом их работы.

Ольга Кушнир.

Випробування заради боєздатності: тенденцію



Державний науково-випробувальний центр ЗС України, який очолює Герой України, лауреат державної премії України в галузі науки і техніки, заслужений льотчик-випробувач СРСР, кандидат технічних наук, старший науковий співробітник генерал-майор Юрій Тішков, має понад 80-річний унікальний досвід в проведенні випробувань озброєння та військової техніки.

Сьогодні в Україні науково-випробувальний склад Центру здійснює програмно-методичне забезпечення випробувань, розробляє завдання на проведення робіт, визначає необхідні заходи безпеки та можливі ризики, пов'язані з випробуваннями дослідних та серійних зразків ОВТ, та безпосередньо проводить випробувальну роботу.

Протягом 2013 року відділ наукових досліджень та випробувань засобів ураження під керівництвом полковника Еріка Злобіна та льотно-випробувальний склад Центру провели ряд унікальних випробувань ракетного озброєння. Деякі з них в Україні проводилися вперше.

Ця діяльність була б неможливою без тісної взаємодії як з підприємствами "Укроборонпрому, так і з командуванням всіх видів та родів Збройних Сил України.

Замовник робіт:



Начальник Озброєння Збройних Сил України генерал-майор Сергій Котляр:

– Утримання озброєння і військової техніки у боєздатному стані є одним із головних завдань Міністерства оборони України та Генерального штабу Збройних Сил України. В умовах реформування і розвитку вітчизняного війська питання переозброєння є доволі складним. Це обумовлено тим, що середній вік основних систем озброєння складає більше двадцяти років, тому проведення робіт з продовження ресурсу ОВТ на сьогодні, є одним із пріоритетних шляхів з підтримання боєздатності ОВТ.

Метою робіт з продовження ресурсу ОВТ є якомога повніше використання фактичних ресурсів озброєння для підтримання його у боєздатному стані. При цьому необхідно забезпечити безпечну експлуатацію, працездатність та потрібний рівень надійності ОВТ після вичерпання призначених ресурсів або строків служби.

Проведення робіт з продовження ресурсу ОВТ передбачає цілий комплекс організаційних, науково-технічних, випробувальних, дослідних, експертних та інших заходів.

У вирішенні завдань з продовження ресурсу ОВТ приймають участь підприємства оборонно-промислового комплексу, науково-дослідні установи, підрозділи і служби Замовника та війська, що, у свою чергу, потребує їх координації та взаємодії за різними напрямками. Загалом, завдяки проведеним роботам зупинено тенденцію зниження справності ОВТ та досягнуто позитивної динаміки підвищення боєготовності практично у всіх видах та родах військ.



Начальник Центрального ракетно-артилерійського управління Збройних Сил України Озброєння Збройних Сил України генерал-майор Євген Замотаєв:

– Метою цьогорічних випробувальних робіт було визначення реального технічного стану та можливості продовження експлуатації засобів ураження за межами призначеного ресурсу. Визначалися реальні можливості продовження експлуатаційних показників зенітних керованих ракет комплексів типу "ОСА-АКМ" і "ОСА-МА", керованих протитанкових ракет "Штурм" та керованих авіаційних ракет класу повітря-поверхня Х-25МЛ.

Географією проведення випробувань були різні, в тому числі, і віддалені куточки нашої держави. Випробувачам прийшлось працювати у відриві від основної бази, на морських та сухопутних полігонах, аеродромах країни. Незважаючи на складні умови, мета і завдання випробувань були виконані в повному обсязі та у встановлені терміни.

Результати проведених випробувань свідчать про якісну підготовку та високу навченість особового складу, задіяного у зазначених заходах, а саме: екіпажів корвета "Тернопіль", льотно-випробувального екіпажу ДНВЦ Збройних Сил України, розрахунків зенітно-ракетного полку (смт. Гвардійське) та окремої артилерійської бригади (м. Запоріжжя).

Дані випробування забезпечують підтримання бойового потенціалу видів та родів Збройних Сил, дають можливість виконати бойові завдання.

Представник Головного виконавця робіт:



Начальник відділу Державного підприємства "ДержККБ "Луч" Андрій Любарець:

– Наше підприємство – Головний виконавець робіт з продовження строків служби виробів – вже не перший рік разом з ДНВЦ Збройних Сил України як головною спеціалізованою установою з проведення випробувань зразків озброєння та військової техніки проводить роботи з продовження технічного ресурсу авіаційних, зенітних, протитанкових ракет та торпед.

Проведення цих робіт дозволяє продовжити експлуатацію існуючого озброєння та виграти час для поступової, поетапної заміни застарілих зразків озброєння заново розробленими. Для цього фахівцями ДП "Держ ККБ "Луч" розроблено спеціальні технології виконання робіт, що передбачають лабораторно-стендові випробування складових частин, знятих з розібраних зразків, а також випробування виробів у цілому: на транспортабельність, контрольно-льотні випробування тощо.

ДП "Держ ККБ "Луч" створило кооперацію підприємств і організацій України, на яких проводяться окремі роботи: фізико-хімічні дослідження вибухових речовин, випробування електромеханічних складових частин, випробування джерел живлення тощо.

Успішно використовуються також методи прогнозування технічного стану і надійності зразків озброєння і військової техніки за результатами контролю виробів та статистичними даними щодо їхніх відмов в експлуатації.

І в подальшому ми готові до сумісного проведення випробувальних робіт та досліджень.



Головний інженер авіації – начальник управління головного інженера авіації авіації Командування Повітряних Сил Збройних Сил України полковник Петро Скоренький:

– Командуванням Повітряних Сил ЗС України приділялась особлива увага до контрольних льотних випробувань авіаційних керованих ракет класу "повітря-поверхня" Х-25МЛ. Тому було декілька причин.

Авіаційна керована ракета Х-25МЛ належить до засобів ураження, які відповідають критеріям високоточної зброї. Можливість її застосування бойовими літаками авіації ЗС України значно підвищує бойовий потенціал авіаційної компоненти ЗС України.

Підготовка ракет такого класу та літаків-носіїв до проведення контрольних льотних випробувань, організація та проведення практичних пусків на авіаційному полігоні "Повурськ", особливо після тривалої перерви у бойовому застосуванні зазначених ракет, потребували ретельної координації сил і засобів різних частин та підрозділів Повітряних Сил ЗС України, науково-дослідних установ та підприємств України.

Враховуючи важливість цього заходу, у випробуваннях брав участь керівний склад Командування Повітряних Сил. Заступник командувача Повітряних Сил з авіації – начальник авіації генерал-лейтенант Василь Нікіфоров особисто контролював підготовку мішеневої обстановки на полігоні, підготовку льотного складу до випробувальних польотів, керував польотами літаків штурмової авіації при виконанні пусків ракет на авіаційному полігоні "Повурськ".

Незважаючи на складнощі, що виникали під час проведення випробувань, забезпечення точності вимірювань та аналізу матеріалів як бортових, так і полігонних засобів реєстрації, випробувальна бригада ДНВЦ виконала весь комплекс робіт з випробувань ракет Х-25МЛ на аеродромі "Старокостянтинів" та на полігоні "Повурськ".

Випробування пройшли успішно і досягли поставлених завдань.



Начальник військ протиповітряної оборони Командування Сухопутних військ Збройних Сил України полковник Ігор Зорін:

– Вперше в Україні на полігоні "Чауда" ДНВЦ ЗС України були проведені контрольні випробування серійних зенітних керованих ракет з закінченим призначеним строком служби до зенітного ракетного комплексу "Оса-АКМ".

Контрольні випробування зенітних керованих ракет до ЗРК "Оса-АКМ" проводились комісією та випробувальною бригадою ДНВЦ ЗС України за програмою та методикою, розробленими фахівцями ДНВЦ ЗС України.

При проведенні контрольних випробувань розрахунками 1039-го зенітно-ракетного полку Командування Сухопутних військ Збройних Сил України виконано 20 пусків зенітних керованих ракет по 122-мм освітлювальному артилерійському снаряду.

Змін бойових та технічних характеристик у переважній кількості ракет у ході випробувань не виявлено, функціонування забезпечується згідно з алгоритмом роботи, визначеним експлуатаційною документацією. Забезпечується і безпека.

Робота випробувачів дозволяє продовжити строк служби даних виробів. Відповідно буде забезпечена і боєздатність зенітних ракетних підрозділів Сухопутних військ Збройних Сил України, озброєних ЗРК "Оса-АКМ", ще на декілька років.

Начальник служби ракетно-артилерійського озброєння Командування Військово-Морських Сил Збройних Сил України капітан 2 рангу Андрій Поліщук:



– Зенітні керовані ракети комплексів "Оса-МА" стоять на озброєнні кораблів ВМС ЗС України і призначені для ураження засобів повітряного нападу, а також для ураження малорозмірних надводних цілей. Це – не нова, але надійна і потужна зброя, що забезпечує протиповітряну оборону корабля.

До проведення випробувань залучалися підрозділи 174-ї бази озброєння ВМС ЗС України, які забезпечували підготовку і перевірку виробів, призначених до випробувань, та протичовновий корвет "Тернопіль", який під час контрольно-льотних випробувань здійснив двадцять пусків зенітних керованих ракет по морських та повітряних цілях.

Завдяки проведеним випробуванням продовжено ресурс ракет для корабельних зенітно-ракетних комплексів "Оса-МА", підтверджено правильність функціонування, безпеку застосування за призначенням, відповідність технічним характеристикам. Що, у свою чергу, дозволить підтримувати боєздатність зенітних ракетних комплексів кораблів ВМС ЗС України на належному рівні, забезпечить виконання заходів бойової підготовки для вдосконалення навиків особового складу бойових розрахунків.



Начальник артилерії Сухопутних військ ЗС України полковник Валерій Якуба:

– Програмою контрольних льотних випробувань керованих ракет "Штурм" на 235-му загальновійськовому полігоні "Широколанівський" передбачалось виконання бойових пусків ракет не тільки з вертольотів армійської авіації, але й з бойових машин ПТКР "Штурм-С". Для цього було залучено особовий склад та бойову техніку 55-ї окремої артилерійської бригади Командування Сухопутних військ Збройних Сил України.

Відповідно до програмно-ме-

зниження справності ОВТ припинено

тодичного забезпечення випробувань, завдань на стрільбу, які розроблено випробувальною бригадою ДНВЦ ЗС України, визначеними розрахунками бойових машин було застосовано більше десяти керованих ракет "Штурм" по мішенях "Корпус БТР" і "Танк". Цілі уражені.

За оцінками фахівців випробувальної бригади, функціонування керованих ракет "Штурм" під час старту, польоту на траєкторії та влучені в ціль – штатне, що свідчить про позитивні результати випробувань.

Такі показники контрольних льотних випробувань керованих ракет "Штурм" дозволять не просто продовжити строк служби даним ракетам ще на декілька років, але й, у визначеній мірі, забезпечити боєздатність частин і підрозділів артилерійських підрозділів Сухопутних військ Збройних Сил України.



Начальник авіації Сухопутних військ Збройних Сил України генерал-майор Валентин Пістрюга:

– Льотно-випробувальним екіпажем ДНВЦ Збройних Сил України було проведено близько десяти випробувальних польотів на полігоні "Широколанівський" із бойовими застосуваннями двадцяти керованих ракет типу "Штурм" по мішенях "Корпус БТР" і "Танк". Це спеціальні випробувальні польоти для перевірки міцності і конструктивного з'єднання відсіків ракет з досягненням допустимих експлуатаційних обмежень вертольота Мі-24П та випробувальні польоти безпосередньо на бойове застосування проводились в складних метеоумовах.

Майстерність випробувального екіпажу, злагоджена робота випробувальної бригади ДНВЦ ЗС України та особового складу 11-ї окремої бригади армійської авіації із забезпечення польотів, дозволили у визначений строк, з високою якістю провести контрольні льотні випробування протитанкових керованих ракет "Штурм".

Мети випробувань досягнуто, результати – позитивні. Це говорить про можливість продовження строку служби визначеним партіям протитанкових керованих ракет "Штурм" ще на декілька років. А в цілому проведені роботи дозволять забезпечити боєздатність частин і підрозділів армійської авіації Сухопутних військ Збройних Сил України та належне комплектування миротворчих підрозділів.

Окремим напрямком випробувальної роботи у 2013 році стало продовження ресурсу вогнеметного озброєння.



Начальник військ РХБ захисту Збройних Сил України – начальник Центрального управління військ РХБ захисту Головного управління оперативного забезпечення Збройних Сил України генерал-майор Віктор Коробка:

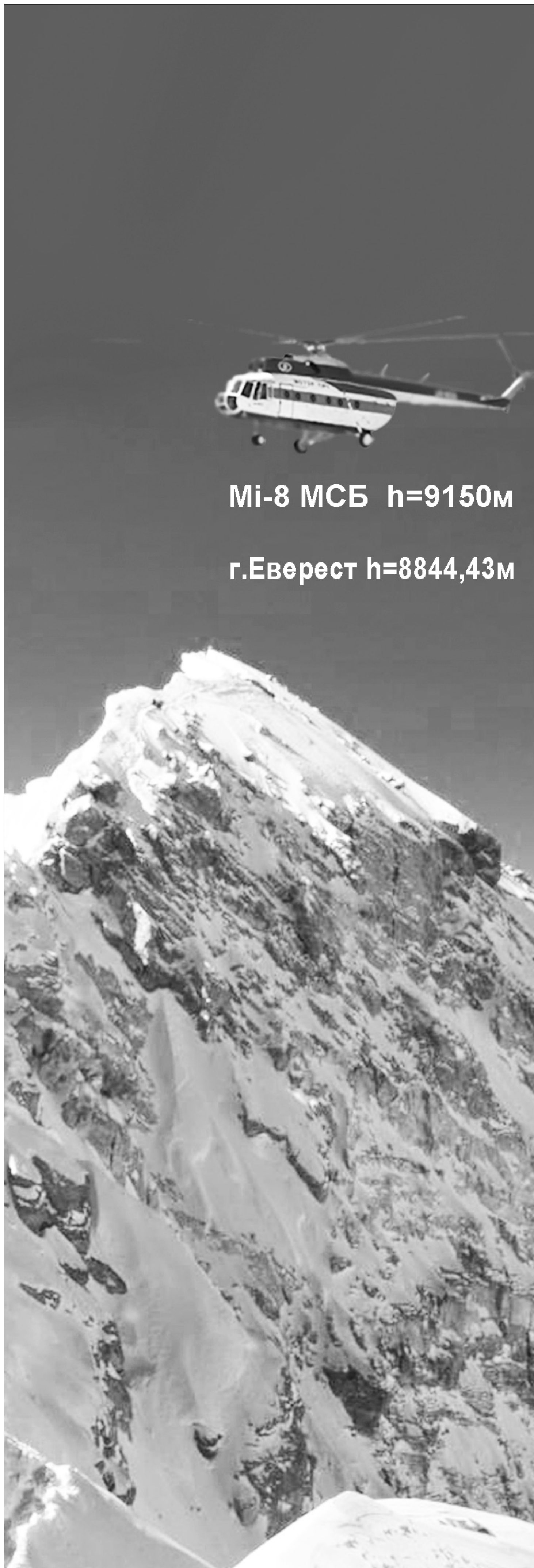
– З метою відновлення у складі Збройних Сил України вогнеметних підрозділів і встановлення реального технічного стану реактивних піхотних вогнеметів РПО-А, РПО було проведено їх контрольні випробування.

Реактивні піхотні вогнемети типу РПО-А за своїми властивостями є могутньою зброєю стрілецьких підрозділів. Застосовувались під час війни в Афганістані, а в наш час – під час збройного конфлікту в Чечні. Під час Афганської війни ними був озброєний кожний механізований підрозділ. Їх називали "кишенькова артилерія". Переважна більшість спецоперацій в гірських умовах проводилась з їх застосуванням. Це гарантувало ліквідацію противника в укріплених вогневих точках.

На відстані бойового зіткнення з противником ці вогнемети забезпечують нанесення вогневих ударів, які за своїми руйнівними властивостями рівнозначні артилерійським системам калібру до 122 мм.

У найближчій перспективі реактивні піхотні вогнемети РПО-А потребують продовження досліджень та цілого комплексу робіт із залученням фахівців Державного науково-дослідного інституту хімічних продуктів (м. Шостка), підрозділів РХБ захисту та випробувачів ДНВЦ.

Водночас, за результатами випробувань, вогнемети типу РПО були рекомендовані для відпрацювання заходів бойової підготовки. Вже восени цього року на полігоні "Яворівський" Міжнародного центру миротворчості і безпеки Академії Сухопутних військ під керівництвом Президента України – Верховного Головнокомандувача Збройних Сил України Віктора Януковича пройшли демонстративні тактичні навчання із залученням підрозділів Сухопутних військ та Повітряних Сил. В ході цих навчань вогнеметні взводи механізованої бригади і окремого аеромобільного полку зразково відпрацювали вогневу підтримку дій десанту.



Зрозуміло, що для продовження експлуатації ОВТ за межами призначеного ресурсу проведені випробування повинні підтвердити їх безпеку, надійність та задані бойові характеристики.

Як стверджують експерти, в найближчий час завдання з продовження ресурсу зразків ОВТ залишатимуться актуальними. Технічний стан деяких виробів, що знаходяться на озброєнні вітчизняного війська, об'єктивно наближується до граничного. А тому виконання робіт з продовження їх строків служби в подальшому буде ускладнюватися. Проведення досліджень і випробувань зразків ставатимуть більш затратними та потребуватимуть більш суворих заходів безпеки. Досвід проведених робіт у 2013 році зайвий раз підтвердив необхідність тісної взаємодії науковців і випробувачів єдиного в Україні Державного науково-випробувального центру, стройових військових частин та підприємств вітчизняної промисловості.

Вже у найближчій перспективі, для продовження строків служби і відновлення бойових характеристик озброєння, буде необхідно проводити ремонтні заходи із заміною та відновленням складових частин або глибоку модернізацію. Ці заходи потребують значних капіталовкладень і підвищеної уваги держави до потреб війська. Тим не менш, до цього часу шлях продовження ресурсу в порівнянні з закупівлею нового озброєння хоча і є непростим, але часто більш економічно вигідним та доцільним.

Руслан Семенюк. Фото з архіву ДНВЦ.

ПРОЕКТ

"КрАЗ" працює над новим бронеавтомобілем

"АвтоКрАЗ" останнім часом реалізував низку успішних проектів у галузі створення броньованих автомобілів. Так, в партнерстві з іншими компаніями були створені досить цікаві броньовані машини KrAZ-ASV разом з "Ares Security Vehicles LLC" (Об'єднані Арабські Емірати, м. Дубай) і КрАЗ-01-1-11/SLDSL спільно з індійською компанією Shri Laksmi Defence Solutions Ltd.

Роботи з ведуться за різними напрямками: від прихованого бронювання кабіни до монокорпусної конструкції.

Сьогодні під керівництвом О. Колесникова – одного з обдарованих українських автомобільних дизайнерів, триває процес створення образу майбутнього броньованого автомобіля КрАЗ оригінальної вітчизняної розробки.

Концепція, покладена в основу створення цієї бронемашини, відпрацьована на досвіді бойової експлуатації кращих зразків аналогічної техніки виробництва різних компаній світу. Серед них – бронемашини MaxxPRO і International APC виробництва американських компаній Navistar і International, ізраїльський бронетранспортер Golan, що випускається компанією Rafael, колісний бронетранспортер Gila зі спеціальним протимінним захистом, розроблений південноафриканською фірмою IVEMA тощо.

Бронеавтомобіль може мати кілька варіантів виконання: розвідувально-дозорна машина, бронетранспортер, бойова машина піхоти, мобільний командний пункт. Обладнання та озброєння бронеавтомобіля адаптується під вимоги замовника.

На даний момент у розробці подібного бронеавтомобіля можуть бути зацікавлені Збройні Сили України і сили внутрішньої безпеки. Технічне рішення щодо створення подібного автомобіля на вузлах серійного вантажного автомобіля значно знижує вартість як самої машини, так і її подальшої експлуатації. Вони можуть бути використані під час виконання різних миротворчих операцій, для підтримки правопорядку, а також в інтересах іноземних замовників.

"АвтоКрАЗ" розвиває співпрацю в цьому напрямку. Тривають роботи з низкою європейських компаній щодо адаптації до автомобілів КрАЗ найсучасніших бронекабін, бронекорпусів. Також опрацьовуються варіанти співпраці з українськими компаніями-партнерами з постачання комплектів бронювання, електронних систем, систем спостереження та збройових систем.



КОНТРАКТ

Крилатих ракет на півмільярда USD!

ВПС США уклали з американською компанією Lockheed Martin контракт на поставку 440 крилатих ракет AGM-158 JASSM, повідомляє Flightglobal. Сума угоди склала 449 мільйонів доларів.

Угоду підписали в середині грудня минулого року, однак про це стало відомо тільки зараз. Контракт укладений в рамках масштабної програми з оснащення американських ВПС новими крилатими ракетами.

Lockheed Martin повинна передати ВПС США 340 ракет JASSM в базовій комплектації і ще сто ракет такого типу зі збільшеною дальністю польоту (JASSM-ER). Контрактом також передбачено надання послуг технічного обслуговування, поставки інструментів та випробувального обладнання. З урахуванням нової партії ракет, загальний обсяг замовлення на JASSM американськими ВПС збільшився до 2100 одиниць.

В даний час Lockheed Martin також має замовлення на поставку ракет JASSM Австралії та Фінляндії. Ці держави планують використовувати боєприпаси на винищувачах F/A-18 Hornet / Super Hornet.



JASSM: Надійшли на озброєння ВПС США в 2009 році.

Маса боєприпасу – 907 кг.;

Маса проникаючої бойової частини – 450 кг.;

Дальність ураження цілей:

– для базового варіанту – 370 км.;

– для версії ER – 926 км.;

Входять в номенклатуру озброєнь винищувачів F-15E Strike Eagle і F-16 Fighting Falcon, бомбардувальників B-1B Lancer, B-52 Stratofortress і B-2 Spirit.

ГУМОВИЙ БОМБЕР

B-52 начинять бомбами на 50% більше



Концерн Boeing отримав контракт на розробку нових систем скидання озброєння карусельного типу для стратегічних бомбардувальників B-52 Stratofortress, йдеться в повідомленні ВПС США.

Сума контракту склала 24,6 мільйона доларів. Завдяки новим системам скидання бомб і ракет кількість високоточного озброєння бомбардувальників збільшиться щонайменше на 50%.

За умовами контракту, Boeing повинен буде удосконалити вже існуючі креслення установки у внутрішніх бомбовідсіках B-52. На першому етапі програми повинні бути зроблені три прототипи установок скидання для випробувань та оцінки. Як очікується, вже в березні 2016 нові системи скидання будуть прийняті на озброєння. Завдяки новим установкам B-52 зможе нести високоточні боєприпаси не тільки на зовнішніх точках підвіски, але і в бомбовідсіках.

Згідно з перспективним проекта, на першому етапі B-52 зможе нести у внутрішніх бомбових відсіках 24 кореговані авіаційні бомби JDAM калібру 227 кілограмів або 20 бомб такого типу калібру 907 кілограмів. Пізніше установки скидання будуть доповнені системами взаємодії з крилатими ракетами JASSM і JASSM-ER, а також безпілотниками – хибними цілями MALD з системами радіоелектронного придушення.

ЗНОВУ В МОДІ

Індія створить винищувач п’ятого покоління в 2018 році

Організація оборонних досліджень і розробок (DRDO) Індії відновила роботу над перспективного винищувачем п’ятого покоління AMCA (Advanced Medium Combat Aircraft). Про це заявив генеральний директор підрозділу аерокосмічних систем DRDO Кандас Тамілмані. За його словами, новий бойовий літак буде готовий у 2018 році. Дату можливого прийняття винищувача на озброєння Тамілмані не уточнив.

Перспективний винищувач буде мати два двигуни з можливістю крейсерського надзвуку. За словами Тамілмані, вперше в бойовому літаку індійської розробки будуть використовуватися технології малопомітності. Раніше повідомлялося, що маса AMCA складе 20 тонн, а бойовий радіус літака – близько тисячі кілометрів. Винищувач, який отримає радар з активною фазованою антенною решіткою, буде здатний розвивати швидкість до двох тисяч кілометрів на годину.

Розробка AMCA ведеться Індією самостійно з 2006 року. Міністерство оборони країни має намір заповнити новими літаками нішу між легкими винищувачами Tejas і важкими FGFA (створюються спільно з Росією на базі Т-50) і Су-30МКІ. Спочатку повідомлялося, що нові бойові літаки можуть надійти на озброєння індійських ВПС в 2025 році. У квітні 2013 року розробка AMCA була призупинена через необхідність зосередитися на доопрацюванні винищувачів Tejas.



ВСЬОГО І ПОБІЛЬШЕ

Розмір має значення!

ВМС США мають намір отримати значно більший і важчий палубний безпілотний літальний апарат, ніж X-47B, що проходив у 2013 році випробування за програмою демонстратора технологій. В інтерв’ю порталу USNI News начальник управління повітряних бойових дій ВМС США контр-адмірал Майк Маназір заявив, що йдеться про апарат, рівний за розмірами з винищувачем F-14 Tomcat.



Винищувачі F-14:

Зняті з озброєння ВМС США у 2006 році.

Довжина двомісного літака – 19,1 м,

Розмах крила в розгорнутому положенні – 19,6 м,

Висота – 4,9 м,

Максимальна злітна маса – 33,7 тонни,

Максимальна швидкість – до 2,5 тис. км/год,

Бойовий радіус – 926 км,

Оснащені:

– гарматою калібру 20 міліметрів,

– десятьма точками підвіски для озброєння загальною масою до 6,6 тонни.

Маса перспективного апарату, розробка якого буде вестися в рамках програми UCLASS, за словами Маназіра, складе 31,8-36,3 тонни. Великі розміри і злітна маса обумовлені підвищеними вимогами до набору бортового обладнання і можливості нести озброєння. Крім того, військові мають намір передбачити можливість розширення корисного навантаження перспективних безпілотників.

У числі можливих варіантів застосування перспективних UCLASS військові розглядають дозаправку в повітрі винищувачів F-35C Lightning II. У разі оснащення обладнанням для дозаправки безпілотники зможуть нести до дев’яти тонн пального. Тривалість польоту безпілотників повинна бути не менше 14 годин. Крім того, UCLASS зможуть виконувати роль стартової платформи для ракет, запуск яких буде здійснюватися за командою з F-35C або винищувачів F/A-18E/F Super Hornet.

Управляються перспективні палубні безпілотники будуть не тільки з корабля, з якого стартували, але і з борту винищувачів F-35C і літаків дальнього радіолокаційного виявлення E-2D Hawkeye. До 2030 року ВМС США розраховують накопичити досвід застосування палубних безпілотників, на підставі якого будуть вироблені додаткові вимоги до апаратів такого класу.

У свою чергу довжина безпілотника X-47B становить 11,6 метра, розмах крила – 18,9 метра, а висота – 3,1 метра. Максимальна злітна маса апарата становить 20,2 тонни. Безпілотник здатний розвивати швидкість до 1035 кілометрів на годину, а дальність його дії становить близько 3,9 тисячі кілометрів. Апарат оснащений двома внутрішніми бомбовідсіками для озброєння загальною масою до двох тонн.

Командування ВМС США в даний час готується до оприлюднення попередніх вимог до перспективних палубних безпілотників. Частина цих вимог сформована на основі результатів випробування демонстраторів технологій X-47B, що проводилися на палубах авіаносців влітку-восени 2013 року. Як очікується, остаточні вимоги до UCLASS будуть оприлюднені до кінця 2014 року.

Про намір взяти участь у розробці перспективних палубних безпілотників вже оголосили американські компанії Northrop Grumman, General Atomics, Boeing і Lockheed Martin. Нові апарати плануються прийняти на озброєння у 2019-2021 роках.

ПІДСУМКИ

Україна планує на 2014 рік три запуски ракет-носіїв

Три запуски ракет-носіїв, вироблених за участю українських ракетобудівників, заплановані на 2014 рік. Про це повідомив глава Державного космічного агентства України (ДКАУ) Юрій Алексєєв на прес-конференції в Укрінформі. "Плануємо три запуски. У січні – "Антарес" (розробка компанії Orbital, США), у квітні – "Морський старт", у квітні-травні – "Дніпро", – повідомив глава ДКАУ.



При цьому він нагадав, що запуски у рамках програми "Морський старт" поновлюються після аварійного старту на початку 2013 року. За контрактом, "Південмаш" поставив "Морському старту" п'ять носіїв "Зеніт-3СЛ".

Глава ДКАУ також повідомив про домовленості з МО РФ про проведення 3-х запусків конверсійної ракети "Дніпро". Зокрема, планується здійснити відкладені пуски в інтересах замовників Японії, Південної Кореї. МДУ ім.Ломоносова висловив зацікавленість у запуску свого космічного апарата, Казахстан також зацікавлений у запуску свого першого супутника дистанційного зондування Землі за допомогою РН "Дніпро".

Юрій Алексєєв зазначив, що кожен пуск "Дніпра" приносить українським підприємствам 5-7 мільйонів доларів США.

"Ми домовилися з начальником генштабу РФ, що проведемо три запуски і подивимося на результати", – сказав глава ДКАУ. Він, зокрема, пояснив, що російських військових турбує загроза нештатної ситуації при пуску РН.

Говорячи про програму "Циклон-4", голова державного космічного агентства зазначив, що в рамках виконання проекту Україна створила унікальну навігаційну систему.

"Ми завершили програму відпрацювання бортової системи інформації для "Циклону – 4", тобто ми з вами стали власниками документації до технології виробництва лазерного гіроскопа. У світі всього три держави можуть це робити. Так вийшло, що ми змушені були цим займатися, і на сьогодні ми практично розірвали ту пуповину по навігації, що нас тримала з кимось. Тепер ми маємо замкнутий цикл виробництва лазерного гіроскопа", – додав голова державного космічного агентства.

Він також зазначив, що другий пуск "Дніпра" цього року підвів підсумки шестирічної роботи заводу "Арсенал" і "Хартрон" зі створення такої системи.

Разом з тим Юрій Алексєєв відмітив, що падіння виробництва на підприємствах космічної галузі України в 2013 році становило 25-30%.

"За попередніми даними, загальне падіння виробництва досягає близько 25-30% порівняно з минулим (2012) роком. В основному це за рахунок того, що сталося різке падіння виробництва через аварію на "Південмаші", решта всіх підприємств: і "Хартрон", і "Київприлад", і так далі – є зростання виробництва порядку від 1% до 5%, а ось за рахунок "Південмашу" ми дуже сильно провалилися", – сказав Алексєєв.

Також він зауважив, що підприємства галузі "виробили продукції майже на 1 млрд 800 млн грн". Фінансування програми було закладене на рівні 98 млн грн, а підприємства одержали близько 40% від цієї суми, проте основні завдання були виконані. "Було здійснено 4 пуски: дві машини "Зеніт", одна аварійна вийшла, було запущено 2 машини за програмою "Дніпро", тобто утилізували дві старі бойові машини. На останній машині ми встановили рекорд Гіннесса, мало не 29 апаратів одночасно було запущено", – підкреслив голова агентства.

У жовтні цього року голова Державного космічного агентства Алексєєв повідомив, що в процесі реалізації Загальнодержавної цільової науково-технічної космічної програми України на 2013-2017 рр. передбачено одержання комерційного доходу в обсягу 2,5 млрд грн., непрямого – 3,24 млрд грн.

СПІВПРАЦЯ

ДКА України бере участь у міжнародних заходах з питань космічної діяльності

У період з 7 по 11 січня 2014 року делегація ДКА України у складі Голови Ю.Алексєєва та начальника управління міжнародних зв'язків Б.Атаманенка перебувала у м. Вашингтон (США). Метою візиту була участь у Міжнародному урядовому форумі з питань освоєння космосу, організованому Державним департаментом США, а також у Саміті голів космічних агентств, організованому Міжнародною академією астронавтики.

Завданням зазначених заходів стало:

– обговорення на політичному рівні подальших напрямів освоєння космічного простору в глобальному вимірі та координація спільних дій у цій сфері;

– сприяння позитивному впливу космічної діяльності на покращення повсякденного життя людей у всьому світі;

– зміцнення ролі міжнародного співробітництва з метою спільної реалізації космічних проектів як важливого чинника зміцнення дружніх відносин між державами та націями.

Програмою візиту також було передбачено низку зустрічей з представниками відповідних державних установ та комерційних компаній США з метою обговорення актуальних питань українсько-американського співробітництва у космічній сфері.

Зокрема, під час зустрічі з Адміністратором Національної адміністрації з аеронавтики та дослідження космосу США (НАСА) Чарльзом Ф. Болденом обговорювались перспективи участі української сторони в американських космічних проектах, а також третій успішний пуск ракети-носія "Антарес", який відбувся 9 січня 2014 року з пускової бази на острові Уоллопс (США).

КОМЕРЦІЙНИЙ КОСМОС

ДП "Укроборонсервіс" сприяє реалізації проектів з ракетно-космічної тематики

ДП "Укроборонсервис" з 2000 року бере активну участь у вирішенні завдань зовнішньоекономічної діяльності, до якої залучені підприємства космічної галузі України. Про це в інтерв'ю "Defense express" повідомив начальник відділу космічної діяльності ДП "Укроборонсервіс" Владислав Александров.

"Сьогодні ключовим напрямком ракетно-космічної тематики є цивільний. У першу чергу, це програма "Наземний старт" – виготовлення ракет-носіїв "Зеніт-2SB" і виведення ними на орбіту з космодрому "Байконур" комерційних супутників", – наголосив В.Александров.

За його словами, у період з 2006 до 2013 року в рамках "Наземного старту" "Укроборонсервіс" поставив замовнику 5 ракет-носіїв.

"На цей час в нас діє рамковий контракт на виготовлення і поставку 24 ракет-носіїв "Зеніт". Замовником виступає російське федеральне державне унітарне підприємство "Центр експлуатації об'єктів наземної космічної інфраструктури". Сьогодні йде виготовлення першої ракети-носія. Строк її поставки – серпень 2014 року. Поки все здійснюється відповідно до виробничого графіка", – сказав В.Александров.

Він повідомив, що зазначений контракт діє до 2020 року, однак його виконання буде залежати від того, наскільки активним буде світовий ринок пускових послуг.

"Укроборонсервіс" може сприяти успішній реалізації багатьох перспективних проектів з ракетно-космічної тематики. За останні п'ять років підприємство не знижує обсягів своїх доходів у ракетно-космічній галузі. У середньому, це близько 30-40 мільйонів доларів США на рік. При цьому близько 99% цього обсягу становить експорт. Ми розраховуємо, що в 2014 році обсяг доходів буде приблизно на тому ж рівні, що й у попередні роки", – зазначив представник "Укроборонсервісу".

СТАРТИ

Відбувся третій успішний пуск ракети-носія "Антарес"



9 січня 2014 року о 20 годині 06 хвилин за київським часом з Центру космічних польотів на острові Уоллопс (США) здійснено успішний пуск нової ракети-носія "Антарес". Головний розробник РН – корпорація Orbital Science Corporation (США).

Ракета-носій "Антарес" вивела на орбіту вантажний корабель "Сігнус", який доставив на Міжнародну космічну станцію (МКС) близько 1600 кг вантажу, починаючи від питної води і продуктів харчування та закінчуючи деталями для обслуговування станції й обладнанням для проведення понад двох десятків експериментів.

Як вторинне корисне навантаження на орбіту відправилися 28 космічних апаратів "Flock", а також наносупутники "ArduSat 2", "LituanicaSAT 1", "LitSat 1", "SkyCube", "UAPSat 1".

Основна конструкція першого ступеня РН "Антарес" розроблена Конструкторським бюро "Південне", виготовлена Південним машинобудівним заводом в кооперації з українськими підприємствами "Хартрон-АРКОС" (Харків), "Київприлад" (Київ), "Хартрон-ЮКОМ" (Запоріжжя), "ЧЕЗАРА", "РАПІД" (Чернігів) та ін. Українські фахівці брали участь у підготовці та проведенні пуску.

Це був третій пуск нової ракети-носія "Антарес". Другий пуск відбувся 18 вересня 2013 року. РН "Антарес" призначена, в першу чергу, для доставки вантажів на МКС, а також для запуску комерційних і державних космічних апаратів.

ПЕРСПЕКТИВИ

Харківський "Комунар" презентував українські космічні програми

Харківське підприємство "Комунар" за 9 місяців 2013 року виробило продукції на 350 мільйонів гривень. Валовий прибуток підприємства перевищив 53 мільйони гривень. Про це повідомив гендиректор підприємства Любомир Сабадош.

Що стосується розвитку космічної галузі в Україні, то, за його словами, одним з важливих проектів національної програми є запуск космічного апарата дистанційного зондування, яка передбачається здійснити ракетоносієм українського виробництва "Циклон-4" з пускового центру Алкантара в Бразилії. Також в 2014 році планується запуск першого телекомунікаційного українського супутника "Либідь", який призначається для надання послуг регіонального і закордонного телерадіомовлення, безпосереднього телемовлення, надання послуг мультимедіа та інтернет, а також забезпечення передачі даних, телефонії, відеоконференцій. Крім того, передбачено запуск трьох космічних апаратів – дистанційного зондування Землі "Січ-2-1", науково-технологічного "Мікросат" та університетського "УМС-1". У всіх цих програмах бере участь і харківський завод.

“Старконівські акули”



Від самого ранку на аеродромі Старокостянтинівської бригади тактичної авіації кипіла кропітка, розписана до найменших деталей та хвилин робота. Якраз в самому розпалі – процес передпольотної підготовки. Фахівці інженерно-технічної служби, пліч-о-пліч з підрозділом аеродромно-технічного забезпечення, “чаклують” над машинами, готують їх до зустрічі з небом. Тут кожному літаку – окрема увага.

До речі, погода в той день була пречудовою. На небі світило сонце, а стовпчик термометра до самого вечора не опускався нижче +7. Особливо це порадувало підлеглих командира підрозділу аеродромно-технічного забезпечення підполковника Василя Фісуна (кращого у ПС за підсумками минулого року).

– Зазвичай, в цей період, окрім купи інших важливих завдань, нам доводиться розчищати від снігу весь аеродром, а тут такий подарунок від цьогорічної зими, – з усмішкою говорить він.

Демонструючи свої “володіння”, підполковник Фісун пояснив та показав, як працює аеродромна гальмівна установка. Її гігантська сітка запобігає викочуванню літака за межі полоси безпеки після його сходу зі злітно-посадкової смуги при аварійній посадці або перерваному зльоті.

Об 11.30 зі стоянки для літаків на злітну смугу почав вирулювати Л-39. Він злітає, аби провести розвідку погоди в районі польотів. Його екіпаж – командир авіаційної бригади льотчик другого класу полковник Микола Коваленко та заступник командира ескадрильї по роботі з особовим складом майор Олексій Коваленко. Я навіть зацікавився, чи бува не родичі зараз піднімаються у повітря? Тому вирішив запитати в офіцерів, які стояли поряд. Ті ж, усміхаючись, відповіли, що прізвище це – найпопулярніше в частині, і Коваленків в ній чоловік сім.

Повернувшись на землю, екіпаж розвідника погоди попрямував до класу передпольотної підготовки. Хоч день на землі і був чудовим, у небі – своя погода. І на передпольотних вказівках підтвердились прогнозовані раніше складні метеорологічні умови.

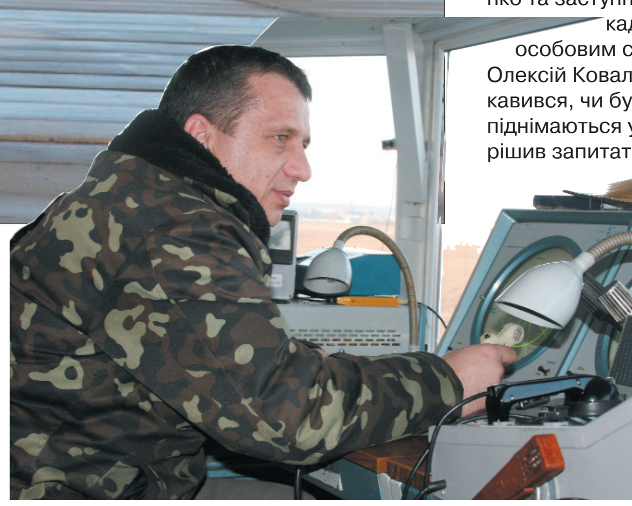
Потім, за командою, прозвучала низка доповідей заступників, начальника зв’язку та РТЗ, чергового лікаря, начальника метеослужби, головного штурмана та керівника польотів. Вислухавши їх, комбриг довів до підлеглих остаточні вказівки і визначив час зльоту задіяних екіпажів. Окрім цього, особливу увагу льотчиків він акцентував на заходах безпеки, адже крайній раз вони піднімали “сушки” в небо ще у листопаді минулого року.

Основним завданням екіпажів, які піднімалися цього дня у повітря на бомбардувальниках Су-24М та розвідниках Су-24МР, було відпрацювання єдиної методики виконання польотів вдень та вночі в складних метеорологічних умовах із заходом на посадку з використанням посадкових систем.

– У нас сьогодні командирські польоти, – наголосив полковник Микола Коваленко, – тому вимагаю від вас відповідної якості їх виконання.

Нарешті прозвучала команда: “Екіпажі, по машинах!”. Кілька хвилин, і перший борт готовий до зльоту. Аби отримати допуск до інструкторських польотів в складних метеоумовах, командир бригади підніметься у повітря у екіпажі з представником Командування Повітряних Сил, начальником відділу тактичної авіації – заступником начальника управління підготовки та застосування авіації Повітряних Сил Збройних Сил України льотчиком-снайпером полковником Сергієм Близнюком. Він якраз прибув до бригади аби проконт-











знову в небі



ролювати процес організації польотів та перевірити керівний інструкторський склад частини в техніці пілотування. Зокрема, заходу на посадку з використанням посадкових систем вдень та вночі. Полковник Близнюк протягом тривалого часу очолював Старокостянтинівську авіабригаду. І хоча він добре знає чи не кожного пілота, перевірку виконував, як говорять, "по повній програмі".

І ось, виблискуючи на сонці своєю хижою акулячою пащею, літак Су-24МР вирулює на злітну смугу. Швидко набирає розгін. Ще мить, і з оглушливим ревом сталевий птах відривається від смуги. Гул його двигунів настільки потужний, що не чути навіть свого голосу.

– Це тобі не "велосипед", – жартують офіцери, киваючи на Л-39, – це вже серйозна техніка!

Після посадки чергової "Сушки" мені вдалося поспілкуватися з одним із пілотів, заступником командира авіаційної бригади полковником Максимом Чебаковим. Він пояснив, які завдання щойно виконував.

– Після того, як комбриг отримав допуск до інструкторських польотів в складних метеоумовах, він, вже як інструктор, перевірив мене у виконанні заходу на посадку в СМУ. Зокрема, з імітацією відмови одного двигуна, – розповів полковник Чебаков. – Також я пройшов перевірку у навігації та бойовому застосуванні літака вдень у складних метеоумовах.

Льотна зміна тривала до самого вечора. І коли крайній літак став на стоянку і всі завдання було виконано, почався попередній розбір польотів та підведення підсумків.

Як зазначив командир бригади, під час першої льотної зміни виконано 12 польотів, 8 з яких вдень і 4 вночі. Загальний наліт екіпажів літаків Л-39, Су-24М та Су-24МР склав майже 9 годин. Визначили також і кращого льотчика зміни. Ним став заступник командира частини льотчик першого класу полковник Сергій Чиж, який чітко та професійно виконав усі поставлені завдання.

Загалом, полковник Микола Коваленко високо оцінив майстерність і професіоналізм як екіпажів, так й інженерно-технічного складу інженерно-аеродромної служби та інших наземних підрозділів, які забезпечили проведення льотної зміни на високому рівні. Як і командир, полковник Близнюк, що прибув до частини з перевіркою, залишився задоволеним результатами першої в новому році льотної зміни.

Владислав Дем'яненко.
"Крила України".
Фото автора.











Атомный синдром

По существу, нет оружия проще, чем атомная бомба. По сравнению с принципом ее действия представляется сложным принцип действия не только винтовки, но и древнего бумеранга австралийских охотников… Весь “секрет” атомной бомбы заключается в том, что…

Начало ядерного века

16 июля 1945 года в пустыне Аламогордо (штат Нью-Мексико) испытанием американской ядерной бомбы в истории человечества начал отсчет времени ядерный век. А уже через 20 дней по приказу президента Г.Трумэна 6 и 9 августа 1945 года, когда до окончания 2-й мировой войны оставались считанные дни, милитаристская Япония находилась на грани капитуляции, на японские города Хиросиму и Нагасаки были сброшены ядерные бомбы. В итоге ядерной бомбардировки погибли, получили страшные увечья и различные дозы радиации около 500 тысяч жителей этих городов. Для устрашающей демонстрации боевой мощи нового оружия были выбраны не военные объекты, а просто крупные города, территория которых по своим размерам почти соответствовала зоне поражения ядерной бомбы: Хиросима, Кокура, Нагасаки и древняя столица Японии Киото.

По словам генерала Л.Гровса, одного из руководителей “Манхэттенского проекта”, президент Г. Трумэн в канун испытания ядерной бомбы заявил, что “если взрыв удастся, я получу хорошую дубинку для этих (русских) парней”…

О подготовке ядерной бомбардировки Японии известно следующее. После успешных испытаний бомбы в Аламогордо были подготовлены к боевому применению два образца ядерной бомбы. Бомба, сброшенная на Хиросиму, с кодовым названием “Литтл Бой” (“Малыш”) представляла крупногабаритную авиабомбу с ядерным зарядом из сильно обогащенного урана-235. Вес ее – 4,1 тонны (по другим данным – 8,9 тонны), длина – около 3 метров, диаметр – 70 сантиметров, мощность заряда – 12,5 килотонны (по другим данным 15-16 киллотонн). Вторая ядерная бомба с зарядом из плутония-239, сброшенная на Нагасаки, получившая кодовое название “Фэт Мэн” (“Толстяк”), имела вес 4,5 тонны (по другим данным – 10,3 тонны), длину 3,2 метра, диаметр 1,5 метра, мощность заряда – 22 килотонны.

Для осуществления бомбардировки целей в составе ВВС США было сформировано специальное подразделение из 15 боевых и 15 учебных стратегических бомбардировщиков “Боинг” Б-29 (“сверхкрепость”) во главе с полковником П. Тиббетсом. В декабре 1944 года это подразделение получило наименование “509-я сводная авиагруппа ВВС США”. Действительное назначение 509-й авиагруппы тщательно скрывалось. Отобранный летный состав проходил специальную подготовку в сложных метеоусловиях и до последних дней не знал об истинных задачах их особого подразделения.

В конце июня 1945 года 509-я сводная авиагруппа была переброшена из США на остров Тиниан (Марианские острова, Тихий океан). На острове Тиниан располагалась мощная авиационная база ВВС США. Здесь было сосредоточено до 2000 самолетов и 150 тысяч американских солдат и офицеров. На остров были доставлены составные компоненты двух ядерных авиабомб и технические специалисты Лос-Аламосской лаборатории.

6 августа 1945 г. в 2 часа 35 минут (время местное – марианское) три самолета “Б-29” пошли на взлет. Впереди с ядерной бомбой на борту шел самолет командира 509-й авиагруппы полковника Тиббетса “Энола Гей”. За ним на дистанции несколько километров шел второй “Б-29” с задачей сбросить в районе цели регистрирующие приборы для измерения основных параметров ядерного взрыва. Третий “Б-29” шел от первого на дистанции около 70 км с задачей произвести фиксацию картины взрыва с помощью фото– и кинокамеры. Время полета заняло около 6 часов. В 8 часов 14 минут местного времени в районе Хиросимы “Энола Гей” лег на боевой курс. Полковник Тиббетс отдал команду на сброс бомбы, а через 43 секунды прошла радиокоманда на взрыв падающего “Литтл Боя”… Взрыв произошел в 8 часов 15 минут на высоте около 600 метров.

В момент взрыва местность осветилась желто-зеленым цветом. Раздался мощный взрыв, и через мгновение возник огненный шар диаметром около 2 км. Образовалось грибовидное пепельно-серое облако с красной сердцевиной, быстро поднимающееся вверх. Гриб достиг высоты 13 – 15 км. В городе пылало все, что способно гореть. Фактически в одно мгновение в радиусе 6 – 7 км было разрушено до 90 % городских строений.

Общее количество пострадавших в результате ядерной бомбардировки в Хиросиме, по сведениям, опубликованным в Токио в 1953 году, достигло 365213 человек (население Хиросимы на то время составляло – 400 тыс.).

Так наступил атомный век… Руководство США заболело “атомной” болезнью. Ему показалось мало одного уничтоженного города, не терпелось пустить в ход и вторую подготовленную атомную бомбу… 9 августа в 3 часа 50 минут с аэродрома Тиниан оторвался от земли стратегический бомбардировщик “Б-29” (“Букс Кар”) с ядерной (плутониевой) бомбой на борту. Машину пилотировал майор Суини. Одновременно на взлет пошли два бомбардировщика с регистрирующей аппаратурой. Основная цель – город Кокура – закрыт облаками. Майор Суини меняет курс на запасную цель – Нагасаки… В 12 часов 00 минут 59 секунд ядерная бомба пошла на цель. Взрыв произошел в 12 часов 02 минуты на высоте около 500 метров над землею. Эпицентр взрыва оказался около 2 км севернее точки прицеливания, что в конечном итоге для воздушного ядерного взрыва не имело решающего значения… Общее число погибших и пострадавших составило примерно 150 тыс. человек… Итак, США – единственная страна в мире, которая реально применила ядерное оружие. Однако никто из руководителей государства и рядовых исполнителей не раскаялся за содеянное. Президент США Г. Трумэн впоследствии заявил: “… Я считал атомную бомбу военным оружием и никогда не имел сомнений в том, что она должна быть применена”…

Японский город Хиросима после бомбардировки. Август 1945 года.



Полковник Тиббетс заявил, что он никогда не испытывал никаких угрызений совести из-за того, что сбросил атомную бомбу на Хиросиму. Командир второй “сверхкрепости” майор Суини, ставший впоследствии генералом, сказал: “Я ни о чем не жалею. Если бы мне пришлось повторить этот полет, я бы повторил его”…

Эти высказывания подтверждают факт, что какое бы варварское оружие массового уничтожения ни изобрели в США, в американской армии найдется достаточно профессионалов, которые, не задумываясь над последствиями, будут готовы его применить. Что касается конкретно Трумэна, он впоследствии признался: “Окончательное решение о том, где и как следует применить атомную бомбу, было возложено на меня”. Что двигало Трумэном? Почему он все-таки принял роковое решение бомбить мирные города?

Конечно же, не Япония. Главной целью Трумэна было стремление запугать СССР (“Я устал нянчиться с Советами”). С помощью ядерной дубинки США надеялись стать “мировым лидером” и навязывать так называемый “Pax Americana” (“Мир по-американски”). А это неизбежно вело к конфронтации, “холодной войне”…

“Pax Americana” (“Мир по-американски”)

1 марта 1945 года Президент США Ф.Рузвельт, выступая в Конгрессе, говорил: “Мир, который мы строим, не может стать американским или британским миром, русским, французским или китайским миром. Он не может быть миром больших или малых стран. Он должен быть миром, базирующимся на совместных усилиях всех стран… Должен прийти конец системам односторонних действий, замкнутых блоков, сфер влияния, баланса сил и всех этих и подобных методов, которые использовались веками и всегда безуспешно…”.

К сожалению, путь народам планеты в безопасное будущее, который предначертал Ф.Рузвельт, а также возможности построения безопасного мира не были использованы. Администрация преемника Рузвельта – президента Трумэна – выбрала политику “холодной войны”, рассчитывая добиться любой ценой руководства миром.

Еще в самом конце Великой Отечественной войны, 23 апреля 1945 года, на совещании в Белом доме Трумэн заявил: “Советско-американское сотрудничество нужно ломать сейчас или никогда. Русские только мешают США”. Было решено: советско-американское сотрудничество прекратить после разгрома Японии. А 25 апреля 1945 года военный министр Стимсон доложил президенту, что США завершают работу над атомной бомбой, которая позволит монопольно вершить мировые дела…

В августе 1945 года были Хиросима и Нагасаки – прямая атомная угроза Советскому Союзу, вторая операция “холодной войны”. Третьей операцией явилась известная речь У. Черчилля в Футлоне (5 марта 1946 г.), в которой он призвал создать англо-американский военный союз для борьбы с “восточным коммунизмом”.

Заметим, что перед конференцией в Берлине, (которую потом назвали Потсдамской, 17.07-2.08.45), в США форсировали работы над атомной бомбой. Трумэн считал, что у него будет могучее средство воздействия на Советский Союз, если первый взрыв состоится. Президент говорил: “Если только она взорвется…, то я получу дубину, чтобы ударить по этой стране”.

16 июля, в канун открытия конференции, военный министр доложил Трумэну шифровку: “Операция проведена этим утром. Обследование еще не полное, но результаты кажутся удовлетворительными и уже превосходят ожидавшиеся… Довольный доктор Гровс возвращается завтра. Буду держать Вас в курсе происходящего”. В ответ полетела телеграмма: “Посылаю свои поздравления врачу и его клиенту”.

Специальный гонец специальным самолетом доставил отчет Гровса военному министру США Стимсону, который немедленно принес его Трумэну.

В своих воспоминаниях Черчилль отмечает, какое воздействие произвел этот доклад на Трумэна: “… Трумэн так энергично и решительно противился русским, что я понял, он вдохновлен каким-то событием. Когда он, прочитав доклад (Гровса), пришел на заседание, он стал совсем другим человеком. Он твердо говорил с русскими и вообще господствовал на этом заседании”.

После этого заседания Трумэн ознакомил Черчилля с полученными известиями в полном объеме.

25 июля был сделан перерыв в связи с отъездом Черчилля на выборы. Английский премьер очень просил Трумэна сделать сообщение Сталину об атомной бомбе до его отъезда.

После одного из заседаний глав правительства (24 июля 1945 г.; авт.) Г.Трумэн сообщил И.Сталину через переводчика Павлова: “У нас в США создана новая бомба невероятно большой силы”. Он не назвал ее атомной, хотя имел ввиду именно ее.

Сталин не отреагировал на это сообщение никак. Ничего не сказал. Маршал Советского Союза Г.К.Жуков так пишет об этом интригующем случае: “В момент этой информации, как потом писали за рубежом, У. Черчилль впился глазами в лицо И.В.Сталина, наблюдая за его реакцией. Но тот ничем не выдал своих чувств, сделав вид, будто ничего не нашел в словах Г.Трумэна”.

Черчилль, как и многие другие англо-американские деятели, потом утверждал, что вероятно Сталин не понял значения, сделанного ему сообщения.

Однако Сталин все хорошо понял. Об этом свидетельствует Г.К.Жуков: “И.В.Сталин в моем присутствии рассказал В.М. Молотову о состоявшемся разговоре с Г.Трумэном. В.М.Молотов тут же сказал: “Цену себе набивают”. И.В.Сталин рассмеялся: “Пусть набивают. Надо будет сегодня же переговорить с Курчатовым об ускорении нашей работы”… Я понял, что речь шла о создании атомной бомбы…”.



“Малыш” (англ. Little Boy, дословно – маленький мальчик) — кодовое имя урановой бомбы, разработанной в рамках Манхэттенского проекта. Это первая в истории атомная бомба, которая была использована как оружие. Была сброшена США 6 августа 1945 года на японский город Хиросима.

Далі буде.

Ігор Чичкань. Людмила Кошелєва.
Матеріал сторінки до друку підготував Володимир Алєксєєв.



Небесні та земні дороги штурмана-випробувача

Коли говорять про унікального спеціаліста, неперевершеного фахівця, зазвичай кажуть, що "таких, як він, не так вже й багато в світі". Та, як правило, люди розуміють, що вживають вони цей вислів у переносному розумінні. Мовляв, десь обов'язково знайдеться кращий спеціаліст. Але, виявляється, є ще у нас фахівці, яких дійсно не так вже й багато в усьому світі, а в нашій країні їх можна вважати унікальними. І штурман-випробувач 1 класу Василь Дерновий – один із них.



Так вже в житті складається, що доля одних веде за собою, інші її роблять самі, власними руками. Дорога в небо у хлопця з луганської глибинки, а село Оріхівка Лутугинського району – це дійсно глибинка, розташована вдалині від великих міст, могла й не скластися. Поля, порізані ярами. Річечки, ліси... Луганщина – шахтарський край. Чого лише варті назви легендарних міст, розташованих навколо. Ровеньки, Красний Луч, Краснодон, Алчевськ.... Шахти, терикони. І життєва дорога у більшості місцевих юнаків – працювати на землі або в шахті. Три брати, Микола, Володимир та Василь Дернові, на відміну від однолітків, мріяли про небо. Старші поїхали до Василькова, де один за другим закінчили військово-технічне училище, а Васько, як його називали в сім'ї, вибрав найближчий навчальний заклад, де готують підкорювачів небесних просторів – Ворошиловградське вище військове авіаційне училище штурманів. Тут готували штурманів літаків військово-транспортної авіації. Так на його життєвій карті появилася перша контрольна точка.

У 1985 році, після закінчення навчання, молодому штурман-інженеру пощастило з розподілом. Він розпочав військову службу не в рядовому транспортному полку, а в одному з авіаційних полків Ахтубінського авіаційного науково-дослідного інституту. Навіть у 80-х, коли вже радянська державна машина починала пробуксовувати, тут кипіло напружене життя. Ставили на крило нові моделі літаків, випробовували модифікації тих, що вже літали не один рік. А ще – нові прилади, озброєння. Польоти, польоти, польоти.... Не пройшло й кілька років, як став військовим штурманом 1-го класу.

З часом і лейтенант Василь Дерновий зрозумів, що історія авіації твориться на його очах, і він сам може бути до неї причетним. Його бажання відмітили, та почали допускати до виконання різних завдань. У 1989 році – нова контрольна точка життєвого шляху – розпочалось навчання у Центрі підготовки льотчиків-випробувачів Міністерства оборони СРСР за фахом штурман-випробувач. І до списку освоєних в училищі та в перші роки служби військових транспортників Ан-24, Ан-26, Ан-12, Ан-22, Іл-76, Як-40, Ту-134Ш один за одним додаються інші літаки, бойові та навчальні. Посада називається однаково, та навігаційні комплекси різні, і набагато складніші. Літак для навчання екіпажів ракетоносців Ту-134УБЛ, морський протичовновий літак Ту-142МК, ракетоносець Ту-16, фронтовий бомбардувальник Су-24М. І не тільки навігаційними комплексами відрізняються літаки. Штурман Су-24М, наприклад, має освоїти пілотаж літака. Капітан Василь Дерновий впорався з усіма завданнями, і до кінця навчання був серед кращих, тих, кого залишили працювати в Ахтубінську.

Кілька наступних років у Ахтубінську – це десятки випробувальних польотів і сотні контрольних. Нерідко на польотних картах йому доводилося розмічати маршрути і на Крайню Північ, і на південь Радянського Союзу.

1992 рік, розвал і повернення на Україну. Нова контрольна точка – місто Феодосія, Державний авіаційний науково-випробувальний центр ЗС України. Нове місце – нові завдання. Тут майор Василь Дерновий освоїв і новий вид авіаційної техніки. Над сухопутними й морськими полігонами випробовував не тільки вже освоєні літаки, а й вертольоти Мі-8, Мі-24, Ка-27, Ка-29 і їх модифікації.

У Феодосії ж намітив військовий штурман-випробувач наступну контрольну точку – Київський авіаційний комплекс Антонов. Розуміючи, що доведеться багато вчитися, та труднощів не боявся: робота попереду була цікава.

У 1995 році в Києві довелося починати на Київському авіаційному заводі "Авіант". Випробні польоти щойно збудованих серійних літаків та обльоти після ремонту не могли задовольнити амбіції талановитого штурмана-випробувача. Та й "Антоновці" не збиралися закривати йому дорогу в небо. Призначення у випробувальний загін АНТК відкрило перед Василем Дерновим нові горизонти. Один за другим були освоєні Ан-32, Ан-72, потім настала черга велетнів Ан-124-100 та найбільшого у світі літака Ан-225 "Мрія". І не просто освоєні. Штурман-випробувач Василь Дерновий проводив спеціальні випробування Ан-24, Ан-26, Ан-32, Ан-12, Ан-30, Ан-32М; контрольно-серійні – Ан-72П; державні – Ан-72Р та Ан-72ПС; сертифікаційні Ан-124-100 та Ан-225. Польоти слідували один за одним. Сьогодні в льотній книжці штурмана АНТК – близько 14000 годин нальоту, з яких випробувальних – більше 1500 годин.

З велетнями Антоновської фірми він не розлучається й зараз. Періодично займає місце в кабіні одного з красенів АНТК і прокладає маршрути по всьому світі. Азія, Африка, Америка... Куди тільки не доводилося літати останніми роками! Штурман цивільної авіації 1-го класу має на це законне право. Проте найбільше робочого часу сьогодні займають випробування військово-транспортного літака Ан-70. Хоча після останньої модернізації він отримав найсучасніше обладнання, в тому числі й навігаційне, і у штурмана на літаку є робоче місце. Адже Ан-70 призначений літати не лише за чітко визначеними коридорами. Це, перш за все, військовий літак. Василь Дерновий, який давно зняв військову форму, щоб вчити літати цивільні літаки, сьогодні, вже в цивільному комбінезоні, веде у небо військовий транспортник. Все повертається, тільки на вищому рівні.

Історія БОМАНа має продовження

Під час виведення Радянських військ з Афганістану одна з двох бойових машин авіанавідника (БОМАН) була передана до складу 644-го центру бойового управління авіацією (ЦБУа) 73-ї Повітряної армії, який базувався на території полку зв'язку у н.п. Алмаслик на окраїні м.Ташкент. Я в той час обіймав посаду начальника пункту наведення ЦБУа. Старший прапорщик, який передавав цей комплекс, розповідав, що під час його застосування в Афганістані ракети з лазерною головкою наведення влучно вражали важливі цілі.

Особовий склад ЦБУа мав дуже гарну підготовку до бойових дій, регулярно залучався на командно-штабні тренування, забезпечував авіаційну підтримку Сухопутних військ під час проведення навчань на полігонах ТуркВО, а також бойові дії у перші півроку в Афганістані. Навчання на полігонах проводились із залученням до 20 одиниць авіаційної техніки, повітряних десантів, виконанням бойових стрільб вдень та вночі з позначенням наземних цілей різноманітними засобами, навіть світловими авіаційними бомбами САБ-100.



Більше року БОМАН не застосовувався, БТР ПБ-80 зберігався в автопарку полку зв'язку, а система опромінювання – в кімнаті зберігання зброї ЦБУа. Згадали про нього у 1991 році під час підготовки 73-ї Повітряної армії до інспекторської перевірки. На той час я обіймав посаду офіцера оперативного відділу штабу ПА. За планом роботи головної інспекції Міністерства оборони 156-й авіаційний полк винищувачів-бомбардувальників, який базувався на аеродромі Мари-2, підлягав перевірці бойового вишколу на полігоні Хауз-Хан із застосуванням ракет з лазерною головкою наведення по наземних цілях.

Під час проведення службової наради начальник оперативного відділу полковник Гудзенко довів до особового складу відділу, що командувач Повітряної армії генерал-полковник Шканакін звернув особливу увагу на підготовку 156-го апіб, тому що більшість льотного складу раніше не виконувало практичних пусків зазначених ракет. Я нагадав про існування в складі ЦБУа БОМАНа і запропонував залучити цей унікальний комплекс для опромінювання наземних цілей на полігоні, враховуючи бойовий досвід Афганістану. Полковник Гудзенко доповів про це начальнику штабу Повітряної армії генерал-майору Васильєву, той – командувачу. Після оцінки обстановки командувач прийняв рішення на застосування БОМАНа.

Літаком Іл-76 БОМАН було перебазовано на аеродром Мари-2. Бойовий розрахунок БОМАНа під керівництвом прапорщика Федоришина грамотно вибрав позицію для опромінювання визначених наземних цілей та ретельно замаскувався на полігоні. Під час перевірки бойового вишколу льотчики виконували пуски ракет Х-29 по цілях, які опромінювались лазерною системою з БОМАНа. Усі ракети влучили у задані цілі на оцінку "відмінно". Члени ГІМО були здивовані, тому що про застосування БОМАНа їм було невідомо.



Олександр Захаров.

8 января 2014 года – знаменательный юбилей: 70-летие со дня освобождения города Кировоград от немецко-фашистских войск

Освободителям Кировоградщины посвящается

Коллектив Кировоградской лётной академии Национального авиационного университета в этот день собрался на памятный митинг в сквере учебного заведения, носящем имя трижды Героя Советского Союза Ивана Никитовича Кожедуба.



Этот сквер был заложен кировоградскими авиаторами у подножия исторического дуба, посаженного на территории учебного заведения лично И.Н.Кожедубом в честь 90-летия прославленного лётчика в 2010 году. При поддержке спонсоров и меценатов здесь был установлен гранитный памятный знак "В память о подвигах трижды Героя Советского Союза маршала авиации Кожедуба Ивана Никитовича в кировоградском небе и его пребывании на кировоградской земле в апреле 1985 года". Информационная композиция, размещённая здесь же, рассказывает о лётной биографии Ивана Никитовича. И, наверное, каждый член коллектива лётной академии знает о том, что именно при освобождении Кировограда от немецко-фашистских войск легендарный Кожедуб на столько увеличил счёт своих боевых побед, что вскоре после освобождения Кировограда получил свою первую Звезду Героя.

Вот что писал Иван Никитович в своей автобиографичной книге "Верность Отчизне": "…5 января войска фронта начали наступление на Кировоград. Наше дружное звено, составляющее костяк эскадрильи, в сборе. Вылетаем на прикрытие наземных войск. И так же, как лётчики других эскадрилий, успешно ведём воздушные бои, хотя погодные условия и неблагоприятны.

7 января лётчики полка уже дрались с воздушным врагом над окраинами Кировограда. А внизу за его освобождение героически сражались пехотинцы, артиллеристы, танкисты. Когда погода улучшалась, в ясном зимнем небе появлялись целые армады "Петляковых". И мы полком и эскадрильями сопровождали их на задание, когда они наносили бомбовые удары по подходящим резервам и скоплению войск противника.

Как на земле, так и в воздухе, немцы яростно сопротивлялись. И нам, истребителям, приходилось вступать в жаркие схватки, не допуская атак по бомбардировщикам, даже частью сил сковывать противника и вести более затяжные воздушные бои. Опыт у нас уже был, и эту нелёгкую задачу удавалось успешно решать. Удары "Петляковых" достигали цели и способствовали успеху войск на кировоградском направлении.

Город был освобождён 8 января. Стало известно, что войска на нашем фланге продвинулись вперёд от 30 до 50 километров и расширили прорыв по фронту на 120 километров.

9 января в приказе Верховного Главнокомандующего было отмечено, что в боях за овладение Кировоградом наряду с воинами танковых, стрелковых, пехотных дивизий нашего фронта отличились лётчики генерал-лейтенанта Горюнова. Нашей 302-й авиадивизии присвоено звание Кировоградской. А вечером, в 21 час, столица салютовала нам, воинам Второго Украинского фронта, освободившим Кировоград".

И уже 4 февраля 1944 года Указом Президиума Верховного Совета Ивану Кожедубу было присвоено его первое звание Героя Советского Союза.

Митинг в честь 70-летия освобождения Кировограда от немецко-фашистских захватчиков открыл Начальник Кировоградской лётной академии Национального авиационного университета доктор технических наук, профессор, Почётный гражданин города Кировограда Сергей Недельо. Он акцентировал внимание на участии И. Кожедуба в боях за город, особо подчеркнув значение этой легендарной личности в воспитательной работе ВУЗа, напомнил о героизме всех защитников Кировограда, трудностях оккупационного периода и сложности картины боевых действий.

Командир авиационной комендатуры Канатово, доцент кафедры безопасности полётов Кировоградской лётной академии полковник Юрий Сытник, являясь ярким представителем военных лётчиков современности, озвучил вехи боевого пути Ивана Кожедуба. Также он рассказал о некоторых эпизодах его авиационной биографии и качествах, которые обеспечивали такую высокую профессиональную надёжность и мастерство.

От курсантского состава академии выступил курсант 3-го курса факультета обслуживания воздушного движения Артур Юшков. Он заверил собравшихся в том, что молодое поколение в лице курсантов КЛА НАУ с огромным уважением и почтением относится к своей истории, чтит таких Героев, как Иван Никитович Кожедуб, равняется на них и благодарит руководство академии за интенсивную работу по популяризации таких имён и событий.

Участники митинга минутой молчания почтили память всех тех, кто 70 лет назад освобождал наш город, а сегодня уже не с нами, и как дань уважения и благодарности всем воинам Великой Отечественной войны – освободителям Кировограда возложили цветы у гранитной плиты.

"Ночные ведьмы" на Аллее Авиаторов Кировоградской лётной академии НАУ

В Кировограде многие уже привыкли называть часть переулка от улицы Короленко до Дома культуры "Авиатор" "Аллея Авиаторов". Она была заложена несколько лет тому назад и активно наполняется экспонатами, связанными с авиационной историей Кировоградщины. Здесь стоят реальные самолёты и их макеты, информационные стенды и композиции, бьёт фонтан в форме самолёта и многое другое. Одна из стен общежития Кировоградской лётной академии НАУ постепенно украсили огромными портретами выдающихся лётчиков – дважды Героев Советского Союза Амет-Хана Султана и Ивана Полбина. Рядом размещена информация о каждом из них.



Начальник Кировоградской лётной академии НАУ С.Недельо, как глава оргкомитета создания этой Аллеи, докладывает максимум усилий, чтобы так же выразительно и почтительно представить кировоградцам и гостям города ещё не одну легенду авиации.

Долгие годы жила рядом с нами, в городе Александрия Кировоградской области Герой Советского Союза Антонина Худякова. С фотографий военной поры задорно смотрит милое девичье лицо с лучезарными глазами.… И, очень трудно представить, как смогла эта молоденькая девчушка совершить 926 боевых ночных вылетов на хрупком деревянном биплане По-2. Летали эти самолеты без радиосвязи, бронеспинок, способных защитить экипаж от пуль и осколков, с маломощным мотором, который мог разогнать По-2 только до скорости 120 км/час.

В любую погоду Антонина Худякова и её боевые подруги из 46-го гвардейского Таманского Краснознамённого ордена Суворова 3-й степени ночного бомбардировочного авиационного полка были готовы выполнять боевую задачу. Взлетали они с бомбами, подвешенными в бомбодержателях прямо под плоскостями самолёта и, достигнув цели, практически руками сбрасывали свой смертоносный груз на объекты противника, перерезая верёвки. Советские солдаты их называли "Ласточками", французские летчики из подразделения Нормандия-Неман – "Ночными колдуньями", а немцы, которые боялись отважных лётчиц, не дающих им ни минуты покоя даже ночью на укреплённых и, казалось бы, неуязвимых позициях, дали им прозвище "Ночные ведьмы". А ведь средний возраст личного состава полка, состоящего исключительно из женщин, был всего 22 года.

После войны об удивительном девичьем авиационном полке сняты фильмы, написаны книги. Мужеством и патриотизмом советских летчиц продолжает восхищаться весь мир. В Александрии, где в послевоенные годы поселилась Антонина Худякова с мужем (тоже военным лётчиком) и, прожив долгие годы, здесь же была похоронена, о её боевой биографии и заслугах знает, наверное, каждый горожанин. А вот в Кировограде, к сожалению, дело обстоит далеко не так блестяще. Поэтому и пыталcя начальник лётной академии С.Недельо восстановить справедливость – воздать Героине заслуженные почести, открыть общественности её имя, увековечить память и в областном центре.

26 декабря 2013 года на территории Аллеи Авиаторов в Кировоградской лётной академии НАУ состоялось торжественное открытие информационной композиции о Герое Советского Союза Антонине Худяковой. Посетителям предстал во всей красе лик прекрасной девушки, сопровождаемый стендом с информацией о ней. Среди представленных фотографий – изображение всей эскадрильи лётчиц, в которой Антонина была заместителем командира. Вот и выходит, что появились "Ночные ведьмы" на Аллее Авиаторов чтобы напомнить нашему подрастающему поколению о себе и своих подвигах, подсказать как нужно любить свою Родину и служить её народу.

Митинг памяти Антонины Худяковой получился многолюдным – собрались курсанты и сотрудники академии, школьники, ветераны, представители областной и городской власти, общественных организаций разного уровня, председатели Кировского и Ленинского районных советов города Кировограда А.Рацул и В.Заботкин, военный комиссар области Я.Кучер и многие другие. Среди прибывших александрийцев – особая гостья: дочь Антонины Фёдоровны Татьяна Ивановна Семиреченская. О своей героической маме и её боевых подругах Татьяна Ивановна рассказывала так искренне и душевно, что каждый из присутствовавших по определению не мог не проникнуться глубиной момента и не соприкоснуться сердцем с историей "небесных ласточек".

Открыл митинг, начальник академии Сергей Недельо. К присутствующим обратились так же начальник департамента образования и науки Кировоградской ОГА Э.Лещенко, заместитель городского головы Кировограда В.Дрыга, председатель Союза участников боевых действий и ветеранов ВС города Кировограда А.Джемыга. Выступали и гости праздника – командир авиационной комендатуры Канатово полковник Ю.Сытник, командир гвардейской авиационной базы Внутренних войск Украины, которая расположена в городе Александрия Г.Побыванец, председатель Великосевериновского сельского совета А.Мороз. От лица курсантского состава лётной академии выступил Артур Юшков.



Митинг возродил интерес юного поколения к нашему славному прошлому, вызвал восхищение героизмом настоящих патриоток, заставил задуматься юных, порадовал своей позицией более старших. Теперь каждый посетитель Аллеи не сможет пройти равнодушно мимо Тони, так задорно улыбающейся с портрета… А библиотека и музей лётной академии пополнились книгами об Антонине Худяковой, написанными её землячкой Тамарой Аноко "Ориентир на звезду". И это название книги – как лейтмотив всего, происходящего на Аллее Авиаторов. Ведь если звёзды зажигают, значит это кому-нибудь нужно?

А по окончании торжеств гостям из Александрии провели экскурсию по учебному заведению. Дочь Антонины Худяковой, сев в кабину современного учебного самолёта лётной академии "Даймонд" по-хорошему позавидовала условиям полёта сегодняшнего дня. Ведь По-2, на котором летала её героическая мама, тоже создавался и использовался изначально как учебный самолёт. Но как шагнул научно-технический прогресс в авиации за эти годы! Кроме того, Татьяна Ивановна восхитилась музейным комплексом лётной академии, той колоссальной работой по патриотическому воспитанию и почитанию памяти выдающихся предков, которая ведётся в ВУЗе. На память о встрече она передала музею некоторые фотографии Антонины Худяковой с личными автографами Героини.

Ольга Кушнир.

Він скрізь був піонером...

Ця людина насправді завжди і у всьому була першопроходцем. Війна – з першого дня, служба на космодромі Байконур – від його заснування, згодом у 43-й Ракетній армії Ракетних військ стратегічного призначення – також від моменту її формування. А потім, вже будучи ветераном Збройних Сил, наукова діяльність – від рядового викладача до доктора наук, професора. А ще постать Івана Івановича Зайця цікава тим, що всю війну він пройшов у лавах таємничого й героїчного СМЕРШу, наприкінці п'ятдесятих подружився з видатним Сергієм Корольовим, а після переїзду до Вінниці став першим на Поділлі "моржем" і вчив молодь загартовуватися понад 40 років...



Івана Івановича Зайця, полковника-контррозвідника, професора, науковця й просто, за спогадами людей, які його знали, неординарної людини, вже немає серед нас. Він пішов у вічність у віці 85 років у 2006-му. А нагода розповісти про цю надзвичайно обдаровану та різнопланову людину на сторінках нашого тижневика випала нещодавно, коли його вдова, Валентина Гаврилівна Заєць, презентувала Військово-історичному музею Повітряних Сил свою власну книгу, присвячену життєвому, службовому та науковому шляху чоловіка, якого вона щиро вважала і вважає Людиною з великої літери.

...Людина з великої літери народилася й виросла на Дніпропетровщині. Іван Заєць із села Зайцівка! Закінчивши середню школу, у тридцять восьмому році він уже був студентом Криворізького педагогічного інституту. Та перед його вступом у родину прийшла біда: за сфабрикованим звинуваченням був репресований батько Івана, теж Іван Заєць. Його, який навіть замість підпису хрестик ставив через свою неписемність, було звинувачено у зраді Батьківщині, а, відповідно до матеріалів справи, шитої білими нитками, він мав бути не просто письменним, а й розповсюджувати антирадянську літературу! Власне, й до Кривого Рогу юнак подався саме через те, що там, на шахті, опинився засуджений батько. Та невдовзі студентська кар'єра селянського хлопчини була перервана: його викликали до деканату, суворо поцікавилися, чому він не вказав у анкеті, що є сином ворога народу, й швиденько відрахували...

Але тоді, мабуть вперше у житті, проявився бійцівський характер невеличкого на зріст Зайця! Іван написав листа самому всесоюзному старості Михайлові Калініну. Й не просто написав – власноруч повіз його у білокамінну! Напір юнака був шаленим. Він таки добився свого, й невдовзі батько був уже на свободі.

Та повернутися на студентську лаву хлопець тоді не встиг. Як згодом показало життя, перерва у його студентстві складе півтора десятиліття...

У повітрі вже відчувався подих близької війни, і в числі однокласників Іван був призваний до лав Червоної Армії і став влітку 1940 року курсантом Охтирського військово-піхотного училища. Закінчувати рік по тому довелося вже Харківське піхотне училище. Напередодні випуску цікаву пропозицію, від якої "не можна відмовитися", було зроблено Івану Зайцю та його однокурснику, подолянину Василю Порику, якому долею судилося перенести полон, втекти, створити й очолити у Франції партизанський загін, а згодом, після страти окупантами посмертно стати Національним героєм Франції та Героєм Радянського Союзу. Ну, а тоді їм запропонували пройти підготовку на спеціалізованих курсах військових контррозвідників. З Харкова юні лейтенанти прибули до Києва, але провчитися їм довелося лише 11 днів – розпочалася війна...

Так новоспечений військовий контррозвідник лейтенант Іван Заєць з перших днів війни потрапив до діючої армії. Це був важкий час, коли радянські війська були змушені вести оборонні бої та відступати, знову оборонятися й знову відступати. Першим призначенням Івана Зайця стала військова частина, що дислокувалася у Чернівцях. Згодом разом із нею відступав через Проскурів, Вінницю та Кіровоград. Мало того, що доводилося відступати й вести бої у несприятливих умовах, можна лише уявити собі, скільки роботи у ті лихі часи було у контррозвідників, коли повсюди були німецькі диверсанти, працювали завербовані німцями ще перед війною агенти, а то й – колишні білогвардійці, які вдало маскувалися два десятиліття, а тепер із задоволенням зустрічали "новий порядок", що ніс на своїх закривавлених багнетах нацистський вермахт...

Потім службова доля закинула молодого контррозвідника з Західного фронту на Південний, згодом – на Північнокавказький. І весь час фронтами війни Іван Заєць крокував у рядах СМЕРШу – військової контррозвідки, яка на той час вже отримала назву "Смерть шпигунам", відому зараз багатьом. А тоді... Хтось просто боявся СМЕРШ, хтось – чи не відкрито ненавидів його, а хтось і пишався лицарями плаща й кинджалу, офіцерами держбезпеки.

Після битви за Кавказ у фронтовій долі капітана Зайця був десант у Крим та участь у визволенні Кримського півострова. Тоді офіцер був важко поранений та півроку лікувався у госпіталях. Після одужання Іван Іванович був призначений до відділу СМЕРШ у Ростові-на-Дону. Тут вже доводилося боротися як із залишеною німцями агентурою, недобитими поліцаями й зрадниками, так і з місцевими бандитами, які, як це завжди буває під час війн і лихоліть, розгулялися не на жарт, і у такому традиційно криміналізованому місті, як "Ростов-тато", без убивств, пограбувань та інших тяжких злочинів не обходився жоден день. Саме у таких нелегких службових умовах продовжував гартуватися характер фронтовика.

Але це був ще й цікавий час. Так, у Ростові Іван Іванович познайомився з легендарним Порфирієм Івановим, завдяки знайомству з яким, власне, й почав через багато років, уже у Вінниці, загартовувати власний організм й подавати прекрасний приклад молоді, для якої професор Заєць на довгі роки став ідеалом "моржа".

Також під час служби в особливому відділі Ростову-на-Дону підполковник Іван Заєць вперше потрапив до легендарного Капустиного Яру – тоді ще нікому не відомого ракетного полігону, де вже працювали видатні радянські вчені. Саме тоді відбулося перше знайомство офіцера з Сергієм Павловичем Корольовим, із яким згодом він здружився на багато років...

Після закінчення війни протягом 5 років підполковнику Зайцю довелося служити в Австрії на посаді заступника начальника особливого відділу 330-ї винищувальної авіаційної дивізії, штаб якої на той час дислокувався у 30 кілометрах від старовинного Відня. Проходячи службу в Австрії, у 1952 році Іван Іванович потрапив в жахливу автомобільну катастрофу. Вижив, але знову ж таки довго лікувався. Зате – немає лиха без добра: після одужання виконав свою юнацьку мрію – вступив на заочне відділення істфаку.

З Австрії, вже будучи студентом-заочником, Іван Іванович прибув до надтаємного об'єкту у степу Казахстану – майбутнього космодрому Байконур, про який тоді ще ніхто й не знав.

– Умови життя й служби були дуже важкі, – говорить, розповідаючи про чоловіка, Валентина Гаврилівна. – Жили в юртах, харчувалися на початку також не дуже...

На супертаємному стратегічному об'єкті полковник Заєць був гарантом збереження державної і військової таємниці. Працюючи пліч-о-пліч з видатними радянськими вченими та конструкторами, та найбільше – із вже знайомим на той час Сергієм Корольовим. У когорті тих, хто забезпечував організацію та безпеку тих вікопомних подій, Іван Іванович був причетний до запуску перших штучних супутників Землі, вимпелів на Місяць, і згодом – першої ракети.



А через 5 років була сформована 43-а Ракетна армія Ракетних військ стратегічного призначення. І на посаду начальника особливого відділу новоствореного стратегічного об'єднання був спрямований полковник Іван Заєць – фронтовик, який прекрасно зарекомендував себе на космодромі Байконур.

І знову – формування особливого відділу, знайомство з новими людьми й новою специфікою службової діяльності. А, створивши його, через 3 роки, у шістдесят третьому, не встигши отримати генеральське звання, полковник Іван Заєць за станом здоров'я був звільнений з лав Збройних Сил СРСР. Розпочалася нова віха у житті Івана Івановича – він очолив Вінницький обласний краєзнавчий музей.

І знову – все майже спочатку: будівництво нового приміщення музею, створення нової експозиції. Та для ентузіаста й роботяги по життю це була лише нова цікава робота! Він почав займатися археологічними розкопками, робити перші наукові відкриття.

До тодішнього Вінницького педагогічного інституту полковник у відставці Заєць прийшов простим викладачем, займаючись паралельно з викладанням музейною, дослідницькою та археологічною діяльністю. Ґрунтовно займаючись дослідженням трипільської культури, Іван Іванович став кандидатом історичних наук. Згодом – доктором наук, професором. За 30 років викладацької діяльності вчений видав 5 монографій та понад 150 наукових статей.

Валентину Гаврилівну доля звела з Іваном Івановичем вже у зрілому віці. Закінчивши факультет іноземних мов Черкаського педагогічного інституту, вона спочатку викладала у Кустанайському пединституті, згодом, після закінчення у Києві аспірантури – у Вінницькому педагогічному інституті. Викладаючи на кафедрі іноземних мов, жінка паралельно завідувала курсовою перепідготовкою вчителів. Тоді вона й познайомилася з цікавою, ерудованою та безперечно непересічною людиною – доцентом кафедри історії полковником у відставці Іваном Івановичем Зайцем. А згодом вони поєднали свої долі.

– Ми прожили небагато, всього 11 років, – говорить, пильно дивлячись в очі ця не по роках струнка жінка. – Втім, це були найкращі роки мого життя!

Валентина Гаврилівна допомагала чоловікові у його роботі – дослідженнях, науковій діяльності – коли вони були разом, продовжує його справу вдова й сьогодні. Вона підтримує зв'язки з Байконуром, із яким, до речі не полишав зв'язків і сам ветеран космодрому – Іван Іванович листувався з товаришами по службі в Байконурі, а на 25-річчя космодрому навіть їздив туди на святкування. До речі, після його смерті вдова отримала диплом, почесну стрічку й нагрудний знак про присвоєння Івану Івановичу Зайцю звання Почесного громадянина міста Байконур (посмертно).

Продовжуючи справу чоловіка, Валентина Заєць видала титанічну працю – величезну за обсягом й наповненням книгу з великою кількістю кольорових ілюстрацій про життя й звершення Непересічної Людини – Івана Івановича Зайця.

Олексій Тригуб.
"Крила України".

СЛУЖБА ЗА КОНТРАКТОМ

Близнюки Романенки: у військо – разом

Це той випадок, коли від армії не тікають, а прагнуть туди потрапити. Приклад, коли вибір професії підтримує ціле сімейство і, мало того, працює в одній частині. Мова йтиме про братів-близнюків, які служать за контрактом у бригаді транспортної авіації на Вінниччині. Дав їм Бог один День народження на двох, тож і по життю судилося йти разом: у садочок, до школи, в училище і... у військо.



Брати Романенки – Євген та Олександр, народилися в селі Велика Стадниця, поблизу частини, у якій тепер служать. Однак цей факт не є визначальним у виборі професії хлопців. Батько – Андрій Іванович, змалку привчав синів до роботи. Тільки працьовиті та наполегливі люди чогось добиваються у житті – так заведено у родині. Після школи хлопці пішли здобувати фах електрогазозварювальника в одному з вінницьких професійно-технічних училищ. Можна сказати, слідували батьковими стопами, який нині, власне, й працює у згаданій бригаді транспортної авіації електрогазозварювальником. Навчання було непростим, але цікавим, як розповідають брати. Особливо виробнича практика, де можна навчитися усіх тонкощів та секретів професії. Тим паче, близнюків навчав не хто інший, як добрий-старий друг батька. Тож за підготовкою саме цих юнаків він стежив особливо ретельно. Хлопці здобули певні розряди за фахом і подалися у доросле, самостійне життя, сповнене проблем, радощів та розчарувань...

Євген одружився, у нього народилася донька Поліна. Сашко у цьому плані дещо відстав, але каже, що працює над цим питанням і поки що проходить курс молодого батька разом з Євгеном – допомагає доглядати Полінку. А от із проблемами та розчаруванням вони зіткнулися при працевлаштуванні. Навіть той факт, що хлопці мають диплом, розряд за фахом, добру підготовку та навченість не дозволив знайти у Вінниці щось путнє. Багато знайомих радили пакувати валізи і їхати за кордон, де праця електрогазозварювальника цінується щонайменше у п'ять разів більше. Однак близнюки були рішучі до останнього. Спробували себе на заводі, будівництві, інших тимчасових підробітках. Відверто кажучи, важка праця не вартувала того мізеру, що платять роботодавці за повний робочий день. А ще доволі популярним нині є такий постулат: "Чого ви хотіли, у Вас немає досвіду роботи, попрацюєте місяць-другий на мінімальній зарплаті, а там подивимось". З таким "розводом" на дешеву робочу силу в Україні вже зіткнувся не один мільйон молодих людей.

І тут, як ніколи, знадобилася батьківська допомога, аби у хлопців зовсім не опустилися руки. Звичайно, Андрій Іванович, як кожен батько, мріяв, аби хлопці займалися справою, якій він присвятив життя, однак реалії сьогодення казали про інше... Зрештою тато спрямував їх "до себе на роботу" – у військову частину. Він тут уже понад 10 років працівником Збройних Сил. Відтак, у 2008 році Олександр та Євген підписали свій перший контракт із Збройними Силами. Щоправда, вже тут, у військову, довелося опановувати новий фах. Хлопці стали справжніми вогнеборцями – проходять службу у пожежному взводі частини. Так би мовити, іронія долі: раніше вони працювали з вогнем, тепер покликані його гасити.

Раніше однаковий одяг для близнюків купували батьки – так прийнято в українських родинах, тепер за них це робить військова частина, бо у війську теж так прийнято. І щоб брати зовсім не відрізнялися – отримали ще й однакові посади та військові звання. Безпосередні командири та начальники цілком задоволені роботою старших солдатів Романенків. Їх ставлять у приклад іншим контрактникам частини. За час служби брати добре зарекомендували себе на пожежних навчаннях, які щороку проводяться у частині. До того ж, не раз доводилося локалізовувати займання сухої трави, які нерідко виникають на аеродромі у спеку через недбалість місцевих мешканців. Тож досвід роботи за п'ять років служби є чималий.

Уже влітку в братів закінчується другий термін контракту. Євген та Олександр налаштовані на подальше проходження служби у Збройних Силах. Сподіваються близнюки й на покращення соціальних умов, зокрема, підвищення грошового забезпечення, яке потроху зростає для усіх категорій військовослужбовців. Звичайно, майже 2300 гривень на нинішній день не зовсім те, чого хочеться молодим людям. Особливо для Євгена, який вже має власну сім'ю. Добре, що живуть у селі, харчами себе частково забезпечують, та й батьки допомагають. А до частини навпростець і пішки можна ходити, коли добра погода.

Для братів Романенків, як і багатьох тисяч молодих людей, служба у війську стала своєрідним рятівним острівцем у морі життєвих проблем. Саме тут вони знайшли роботу, за короткий термін здобули новий фах, нових друзів, наставників, а головне – стабільність.

Юрій Ігнат. "Крила України".
Фото автора.



Авіамоделізм: спорт на основі фізики

Більше сорока років Ігор Преподобний займається моделюванням літаків і у хорошому сенсі слова "хворіє" небом.

"Пілотаж я називаю повітряною поезією"



Із чого усе розпочалось, чи дороге це захоплення і звідки у літаку-напівкопії взялись фігурки Ігоря та його дружини? На ці та інші запитання Ігор Преподобний відповів "Крилам України".

– Із 52 років життя сорок ви присвятили літакам?

– Так і є. Моделізмом я займаюсь із 10-річного віку. Тоді я проживав у містечку Гайсин, що на Вінниччині. Коли був у третьому класі, почали проводити набір до школи юних техніків. Я дуже зацікавився, пішов у цей гурток, та виявилось, що у нього беруть лише з четвертого класу. Мені сказали: "Приходьте, хлопче, через рік". Я розплакався, от мене і взяли.

– Якою була перша модель?

– Спочатку були простенькі моделі. Першою серйозною роботою стала кордова контурна модель легендарного По-2. До цього він називався У-2. Це – високоаеродинамічний літальний апарат. До речі, такий літак можна побачити у фільмі "У бій ідуть одні старики".

Взагалі я зробив дуже багато літаків, порахувати – складно. Брав участь у чемпіонатах Європи, світу. Зараз більше спеціалізуюсь на великих літаках із бензиновим двигуном, розмахом крил до трьох метрів.

– В Україні розвивається ця сфера?

– В Україні є чимало цікавих моделістів, багатьма з них я захоплююсь. Це і Юрій Роговий та Олександр Вантух із Києва, і Сергій Соломянніков та Олександр Якимчук із Вінниці й багато інших. Розвиток цієї галузі став можливим завдяки Товариству сприяння обороні України, головою якої у Вінницькій області є Анатолій Кацай. У будівлі ТСОУ знаходиться наше основне приміщення, де ми і будуємо літаки. До нас приходять переймати досвід діти, які займаються в авіамодельному гуртку. Взагалі цей вид спорту в нашій країні знаходиться на досить солідному рівні.

– Цьогоріч ви були одночасно і організатором, і учасником чемпіонату із авіамоделювання...

– Чемпіонат копій і напівкопій справжніх літаків проходив у Вінниці. 22-й чемпіонат 2013 року уперше в історії нашої країни був відкритим. У ньому взяли участь пілоти із Литви, Білорусії, Молдови, різних куточків України. У класі копій допускались до участі лише моделі, які були створені власноруч. А такі літаки робляться не один рік, інколи це п'ять-десять і більше років, за цей час вони стають фактично безцінними. Для прикладу, одним із матеріалів, із яких виготовляють копії, є дерево, яке росте тільки в одному штаті Південної Америки. Серед закордонних літаків з "найкрутішим" приїхали хлопці з Латвії, у них був "Фокке Вульф-190", напівкопія. Але, на жаль, у другому турі пілоти не справились з керуванням, літак розбився.

У дисципліні "фрістайл" найкращим став Юрій Роговий із літаком "Екстра-300", на другому – наш земляк Олександр Якимчук із літаком Як-55. Як на мене, це – найвидовищніша дисципліна. Серед копій "золото" дісталось Олександру Вантуху з Києва. У класі "напівкопії" переміг я.

Такі змагання – своєрідний патріотизм, вшанування пам'яті військових льотчиків.

– Ви виступали із напівкопією літака SBACH-342. Що це за літак?

– Це напівкопія сучасного німецького пілотажного літака, він двомісний. На місцях для пілота і пасажира у моєму літаку сидять фігурки мене і моєї дружини. Я спеціально замовляв їх у скульптора. Модель літає зі швидкістю 120-150 кілометрів за годину, при цьому виконує всі фігури вищого пілотажу. Здалеку люди вважають, що це справжній літак.

– Як навчитись управляти авіамоделями?

– Якщо чесно, цього навчитись не зовсім просто. Допомагає сучасна техніка. Наприклад, авіамодельний симулятор. Він дає на 75-80 відсотків відчуття реального польоту. Тобто, ази можна отримати із допомогою комп'ютера. А взагалі це дуже кропітка праця.

Коли я вчився управляти моделями, ще ніхто не чув ні про які симулятори чи інші сучасні помічники, тому сотні літаків були покладені. З технічної точки зору – це дуже не легко. До того ж, існує багато різних класів у сучасному авіамоделюванні - це і пілотажні, швидкісні, гоночні, вільно літаючі, кордові та інші моделі. Сьогодні на теренах нашої країни розвивається новий клас реактивних радіокерованих авіамоделей. На наступному чемпіонаті у 2014 році планується участь також і реактивних моделей.

– Як щодо справжніх літаків? Літали?

– Звісно, літав – на Як-52. Мені дуже подобається пілотаж, я це називаю повітряною поезією.

– Моделі робите самостійно?

– На жаль, зробити дійсно хорошу модель літака своїми руками вкрай складно, це фактично те ж саме, що зробити літак самостійно. У моделей є дуже складні деталі – пневматична, гідравлічна системи та багато інших. Зараз виготовляю нову модель літака, яка буде абсолютно схожою на свій прототип і виготовлена із композитних матеріалів.

– Чи є у вас свої секрети? І чи вірите у забобони?

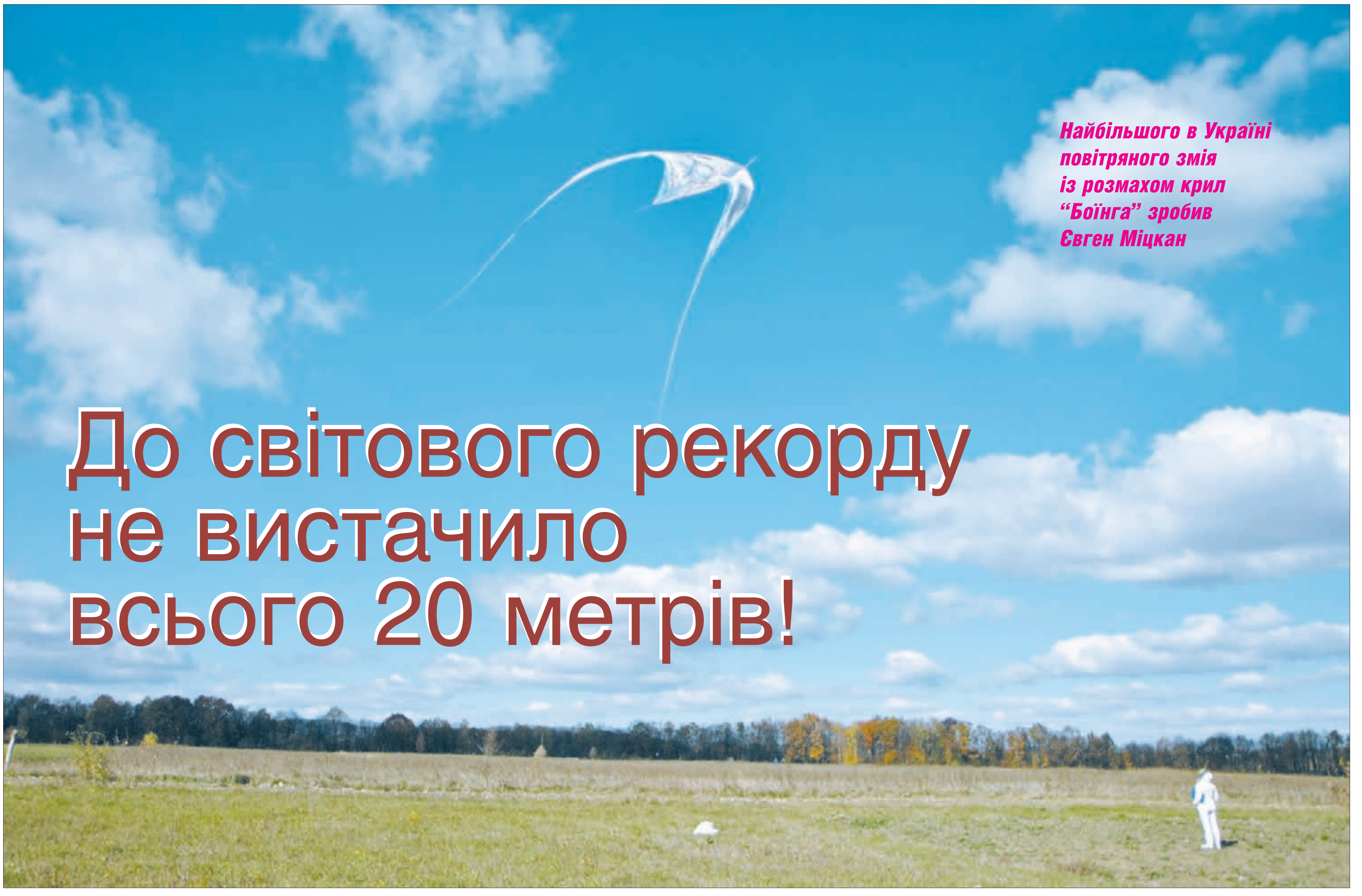
– Секретів у мене немає. Якщо вдається зробити якесь маленьке відкриття, одразу ж ділюся ним із своїми друзями-моделістами. У нашому товаристві ніхто нічого не приховує.

У забобони не вірю, хоча вони є. До прикладу, вважається, що перед польотом не можна фотографувати модель. Але я дозволяю.

– Часто тренуєтесь?

– Це такий вид спорту, що потрібно займатись щоденно. Навички притупляються вже за тиждень відпочинку.

Анастасія Олехнович.
"Крила України".



Найбільшого в Україні повітряного змія із розмахом крил "Боїнга" зробив Євген Міцкан

До світового рекорду не вистачило всього 20 метрів!

Гігантського повітряного змія, якого занесли до Книги рекордів України, змайстрував 24-річний випускник Київського авіауніверситету, авіаінженер і пілот Євген Міцкан. Вага повітряного велетня склала 18 кілограмів, довжина змія – десять метрів, розмах крил – сорок метрів (більше, ніж у авіалайнера Boeing-737).

Євген зробив мегазмія за власними кресленнями. Каже, ідея прийшла ще у 2002 році.

– Я ще з дитинства захоплювався авіацією, – розповідає Євген. – Пам'ятаю, як у 2002 році дивився передачу "Discovery", там показували схему крила літака, тоді я і вирішив, що зроблю велетенського повітряного змія. Взагалі повітряних зміїв і авіамоделей у мене майже півсотні.

Повітряного птаха чоловік робив більше двох місяців. Євген змайстрував його із звичайних вудок і целофану. Аби з'єднати ці деталі, витратив понад три сотні метрів скотчу та півкілометра ізоляційної стрічки.

– Загальна вартість змія склала близько трьох тисяч гривень, – поділився хлопець. – Рідні спочатку вкрай скептично поставились до задуму, але після того, як моє ім'я занесли до Книги рекордів, зрозуміли, що усі старання не пройшли марно.

Рекорд зафіксували поблизу міста Косів, на Прикарпатті. Повітряний змій злетів на висоту 1300 метрів. До світового рекорду не вистачило всього 20 метрів!

– Спочатку я хотів запустити змія у Києві, оскільки проживаю у столиці більше шести років, – додав Євген. – Та транспортувати його вкрай складно, змій – дуже габаритний. Перед рекордним зльотом, я запускав його декілька десятків разів, аби переконатись, що все працює.

Євген Міцкан зізнається, що летючого змія робив не заради того, аби потрапити у Книгу рекордів. У першу чергу для того, щоб бути корисним для односельців.



– Це не лише гігантська забавка, – каже рекордсмен. – Даний змій можна використовувати для вивчення погоди, за допомогою вставлення на нього деяких приладів, які визначають погоду, – тиск, температуру й інші показники. Можна встановити відеокамеру і знімати місцевість, робити картографію. Можна використовувати змій і в сільськогосподарській галузі – повісити на нього пристрій для опилення поля. Такий варіант – набагато економічніший, ніж опилення поля за допомогою Ан-2.

Лана Вєтрова, експерт Національного Реєстру рекордів, прокоментувала, що реєструвати подібні досягнення дуже приємно, – "Ми не просто фіксуємо якісь статистичні цифри, а стаємо свідками прагнення людини, яка йде до своєї мети, і цієї мети досягає. Мені здається, це важливіше ніж цифри, ніж площі, довжини і висоти".

Зупинятись на досягнутому Євген не планує. Вже зараз хлопець розмірковує над наступним, не менш вражаючим рекордом. Та яким він буде, поки не зізнається.

Анастасія Олехнович. "Крила України".

П'ятирічний хлопець із Китаю став наймолодшим пілотом світу



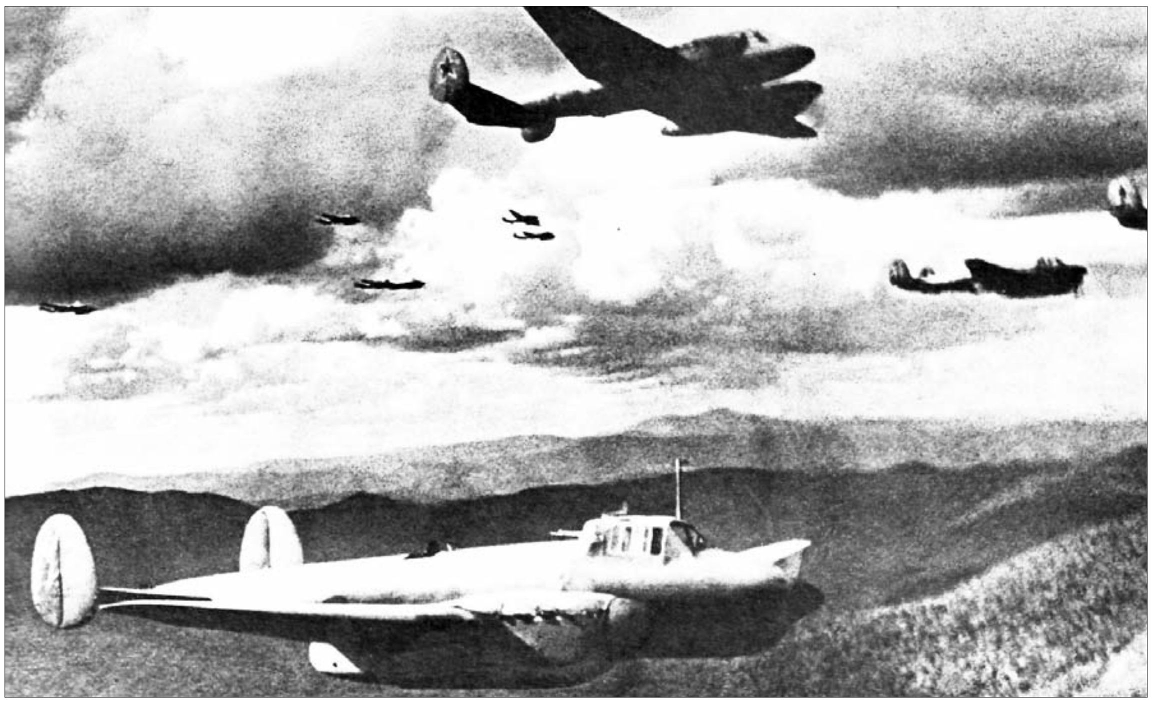
У Китаї хлопчик п'яти років став наймолодшим пілотом світу. Хе Ід на прізвисько "Додо" потрапив до Книги рекордів Гіннесса за те, що понад півгодини провів за штурвалом літака. 35-хвилинний політ хлопчик здійснив на надлегкому літаку Bee 3, що важить усього сто кілограмів, у спеціальному парку Beijing Wildlife Park. Додо пояснив, що вчиться літати, аби катати свого батька, коли той стане старим.

Хе Ід під час рекордного польоту був одягнений у строгий костюм пілота і шолом, виглядав як справжній військовий льотчик. Позаду маленького рекордсмена сидів інструктор, але у керування повітряним судном він не втручався. Льотній справі п'ятирічного пілота навчив батько, якому китайська преса дала прізвисько "Орлиний тато". Окрім того, хлопчик протягом місяця відвідував спеціальні заняття із пілотування. Як написав батько рекордсмена у своєму блозі, хлопчик пройшов виснажливий і суворий курс навчання. День тренування починався підйомом о четвертій годині ранку і появою в п'ять на аеродромі. Батько пояснив, чому його метод називається орлиним.

– Мій метод називається "орлиним", тому що відповідає поведінці цих птахів зі своїми нащадками у природі. Вони зіштовхують пташенят з обриву, й таким чином малюки вчаться літати. Я роблю так само.

Раніше чоловік залучав сина і до інших екстремальних завдань. Так, Додо двічі брав участь у міжнародній регаті, керуючи яхтою. Також піднявся на гору Фудзіяма в Японії під час проливного дощу, сходження тривало більше 15-ти годин. Окрім того, "Орлиний тато" змушував малюка голяка бігати по снігу у 13-градусний мороз. Люди таке виховання сприймають неоднозначно. Одні кажуть – це для малюка добре, інші – що ця муштра потрібна більше батькові, для його власної слави.

Підготувала Анастасія Олехнович. "Крила України".



ДО 70-РІЧЧЯ ВИЗВОЛЕННЯ УКРАЇНИ

Роль авиации в операциях по освобождению Украины

Продовження. Початок у № 43-52 (2013).

В ночь на 6 ноября Киев был полностью освобожден от немецко-фашистских захватчиков. А на следующий день Москва залпами 324 орудий салютовала доблестным войскам 1-го Украинского фронта, вернувшим Родине крупнейший административно-политический центр. В приказе Верховного Главнокомандующего в числе особо отличившихся отмечался ряд авиационных частей и соединений, которым было присвоено наименование "Киевских".

После овладения Киевом соединения Красной армии устремились на Запад.

Действия различных по составу групп штурмовиков и бомбардировщиков были направлены на то, чтобы сорвать плановерную работу железнодорожного транспорта противника и лишить гитлеровцев возможности маневра войсками.

Советские лётчики наносили удары по врагу даже тогда, когда метеорологические условия, казалось, полностью исключали возможность действий авиации. Такие удары, как правило, были для противника неожиданными и наносили ему значительный ущерб. В сложных условиях действовали небольшие группы самолётов.

Два экипажа бомбардировщиков будущего дважды Героя Советского Союза П. А. Плотникова и капитана Пашкова получили задачу нанести удар по важной железнодорожной станции в тылу врага. По данным разведки было известно, что противник использует эту станцию для переброски резервов и боеприпасов. Метеорологические условия были очень сложные: облачность высотой 25-30 метров, видимость 500-1000 метров. Пилотирование осложнялось тем, что землю покрывал только что выпавший снег. Поэтому в способах действий при выполнении задания экипажам была предоставлена полная самостоятельность и инициатива. Экипажи вылетели с интервалом в 5 минут. Линию фронта проскочили на бреющем полёте. За линией фронта облачность поднялась до 300 метров. В районе цели экипаж капитана Пашкова был атакован двумя истребителями. Подоспевший Плотников немедленно пришёл на помощь товарищу. Он вошёл в облака и взял курс на истребителей. Временами выходя из облаков для уточнения курса, он незаметно сблизился с противником и огнём из передних точек сбил один истребитель. Второй пытался атаковать самолёт Плотникова, но он энергичным манёвром вновь ушел в облака. В это время экипаж капитана Пашкова уже нанес удар по станции. Через несколько минут станцию атаковал и Плотников. В результате удара советских лётчиков железнодорожной станции были нанесены сильные повреждения, была взорвана цистерна с горючим, и на станции начался пожар. В этом же вылете Плотников проштурмовал кавалерийский эскадрон противника и уничтожил одну легковую машину. Таких примеров умелых действий наших лётчиков можно привести много.

Все усилия советской авиации направлялись на содействие нашим наземным войскам в проведении смелых, решительных наступательных операций. Лётчики и штурманы в боях за Днепр показали новые примеры героизма и самоотверженности. К прославленным именам уже известных всей стране мастеров воздушного боя, бомбардировочного и штурмового удара прибавились фамилии новых молодых героев. Имена И.Кожедуба, К.Евстигнеева, Н.Гулаева, А.Ворожейкина, А.Павлова, П.Плотникова и многих других лётчиков, прославившихся в боях над Днепром, вскоре узнала вся страна. В битве за Днепр советские лётчики еще раз продемонстрировали свои непревзойденные морально-боевые качества.

Выиграв битву за Днепр, Советская армия продолжала победоносное наступление.

Далі буде.

Підготував Олексій Тригуб. "Крила України".

Полковник (в отставке) Рысин Александр Николаевич (7.03.1928 – 3.01.2014).

На 86 году жизни скончался заслуженный работник культуры Украины, ветеран труда и военной службы, начальник службы радиоэлектронной борьбы штаба 5-й Краснознаменной Воздушной армии (1969-1986 гг.), директор Мемориала героической обороны Одессы, член президиума Одесской городской организации ветеранов войны, Почетный член Совета мира полковник в отставке Рысин Александр Николаевич.

Все Мы скорбим в связи с кончиной Александра Николаевича, выражаем глубокие соболезнования родным и близким. Светлая память о нём навсегда останется в наших сердцах.

Стрельников В.И., Байдак Ю.А., Бирюков А.А., КаневскийА.К., Тареев А.К., Саушин А.И., Власенко Е.Б., Лебедев В.Д., Зуев П.П., Гришин А.М., Молоканов В.И., Мокряк Г.И., Шатов В.А., Тронько С.П., Кудренко О.В., Копылов А.Ф., Клепов А.К.



Повесть о настоящем человеке

Родился Александр Николаевич 7 марта 1928 года в с. Крюково Белинского района Пензенской области (Россия). Прошел большой жизненный путь от слушателя Киевского высшего военного инженерного авиационного училища ВВС до начальника службы штаба авиационного объединения. За более чем 30-летнюю службу занимал ряд инженерных должностей в частях ВВС и несколько лет успешно руководил дивизионом связи и радиотехнического обеспечения, воспитал и обучил несколько поколений специалистов связи.

За весь период службы в Военно-воздушных силах и после увольнения Александра Николаевича отличала высочайшая профессиональная подготовка, скромность, требовательность, ответственность, внимательное, уважительное отношение к людям.

За самоотверженный ратный труд, службу Отчизне Александр Николаевич награжден орденом "За Службу Родине в ВС СССР III степени", орденом "За Заслуги", многими медалями и почетными званиями и знаками.

После увольнения Александр Николаевич плодотворно трудился директором Мемориала героической обороны Одессы (на бывшей огневой позиции 411-й батареи береговой артиллерии). Он руководил комплексом 33 года, за которые смог не только сохранить уникальные экспонаты, но и во много раз приумножить экспозицию. На этом месте проявил себя как прекрасный организатор, требовательный руководитель. По признанию коллег, Александр Николаевич отдавал Мемориалу все силы, знания и энергию.

Благодаря ему Мемориал в течение более чем двадцати лет является одним из лучших центров патриотического и духовного воспитания молодежи и одним из лучших Мемориалов на территории СНГ.

Инициатор возведения на территории Мемориала православного Храма Святого Великомученика Георгия Победоносца - покровителя славянского воинства. Необходимость создания данной церкви он объяснял тем, что в наше, довольно сложное в отношении моральных ценностей время следует "оградить молодежь от пут духовно-нравственной опустошенности".

Мемориал героической обороны Одессы является не только одним из крупнейших комплексов в нашей стране, но и любимым местом отдыха 200 тысяч посетителей ежегодно. Для большинства из них экспонаты под открытым небом - это свидетельство героизма целого народа. С момента открытия комплекса (1975 год) Александр Николаевич неустанно трудился для его развития.

Большинство экспонатов – его заслуга. К примеру, в музейном комплексе хранится земля всех городов-героев. Знаменитая подводная лодка появилась на территории мемориала также благодаря усилиям Александра Рысина. По его задумкам, это должна была быть не просто пустая металлическая коробка, а целый музей флота. Но не удалось разместить там экспозицию, потому что не была оказана необходимая помощь. В своё время поднял на ноги весь ГШ ВМФ, был лично у Главкома, перерыл архивы и отыскал единственную уцелевшую пушку береговой обороны калибра 180 мм аж в Спасске Дальнем. Некоторые другие орудия мемориала привезены также из порта Советская Гавань во Владивостоке. Александр Николаевич добился ее отгрузки в Одессу и монтажа на месте.

Александр Николаевич всегда помнил о воспитании патриотов страны и города. На территории Мемориала "411-я батарея" часто проводят соревнования по военно-прикладным дисциплинам, многочисленные старты вело- и мотопробегов, посвященные знаменательным датам, ралли. А в 2013 году прошла первая в Украине ночная реконструкция боя между Советскими войсками и немецко-фашистскими захватчиками, в которой приняли участие более четырёхсот членов военно-исторических клубов СНГ.

Даже в свои 85 лет Александр Рысин уверенно строил планы на будущее, постоянно обращался за помощью в их реализации к властям и искренне верил, что книга истории народа-победителя никогда не будет закрыта.

Своей волей и решимостью Александр Николаевич Рысин сумел защитить мемориал, не дал отобрать ни клочка земли на 411-й батарее. Последние два года прошли в борьбе: ушлые коммерсанты пытались прибрать к своим рукам участки у моря.

За весомый вклад в развитие Одессы в экономической, научно-технической, социально-культурной сфере, активную гражданскую, благотворительную деятельность Александр Николаевич награжден почетным званием "Заслуженный работник культуры Украины", почетными знаками отличия Одесского городского головы "За заслуги перед городом" и имени Г.Г. Маразли III степени, почетными грамотами от губернатора и городского головы.

Он являлся членом президиума Одесской городской организации ветеранов войны, Почетным членом Совета мира.

Живут легенды рядом, как память о войне,
И учат нас не падать в Божественном огне.
У самой кромки моря, под синевой небес,
Развёрнут для покоя бессмертия навес.

Шумит листва по роще, доносит ветерок
От канонады мощной наследникам урок.
И нет важней музея в моей родной земле:
Здесь братский дух посеян,
с любовью уцелел.

Встречают скромно даты, начала всех путей:
Великие солдаты израненных полей.
Осталось их немного – вершителей судьбы,
С прославленной дорогой,
впитавшей кровь и пыль.

Напишем в сердце имя седого мудреца,
Не к почестям архивным, от первого лица.
Его душа крылата, добра надёжный щит.
За каждым экспонатом –
геройский гордый вид.

Колокола от Храма разносят благодать;
Одесса – город-мама,
чтоб Вам поклон воздать.
Желаю юбилея - "Столетнего" пока…
Ведь с Вами жизнь честнее,
блаженней облака.

Пётр Ефимович Корнейчук.

Стихотворение написано к 85-летнему юбилею А.Н.Рысина.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

2 – 26 січня



2 січня 1950 р. *народився військовий льотчик, учасник першого міжнародного візиту ВПС України до США та Канади (1992 р.), кращий пілотажник світу (1996 р.) М.Л.Коваль.*

20 січня 1959 р. *відбувся перший політ турбогвинтового авіалайнера Vanguard фірми Vickers.*



20 січня 1960 р. *на озброєння прийнято міжконтинентальну балістичну ракету Р-7 С.П.Корольова.*

20 січня 1971 р. *народився командувач високомобільних десантних військ Збройних Сил України О.М.Швець.*

20 січня 1989 р. *відбувся перший політ винищувача МіГ-29С "9-13С".*

20 січня 2007 р. *відбувся перший політ корабельного винищувача МіГ-29КУБ (М.Бєляєв, П.Власов).*



21 січня 1904 р. *народився командувач 1-ї Повітряної армії (1942 р.) Т.Ф.Куцевалов.*

21 січня 1904 р. *народився вчений у сфері аеродинаміки та льотних випробувань М.А.Тайц.*



21 січня 1939 р. *народився конструктор пускових установок РВСП В.М.Труханов.*

21 січня 1950 р. *відбувся перший політ літака Ту-75 (транспортний варіант Ту-4). (О.Кбанов)*

21 січня 1966 р. *народився начальник Озброєння Збройних Сил України С.С.Котляр.*

22 січня 1942 р. *створення ППО як роду військ протиповітряної оборони.*

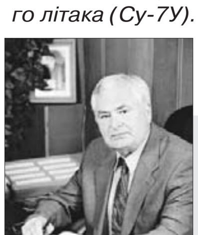
22 січня 1974 р. *завершено заводські льотні випробування дослідно-експериментального літака "101" – прототипу надзвукового ударно-розвідувального комплексу дальньої дії Т-4 ("101").*

23 січня 1942 р. *відбувся перший політ винищувача Як-7 з двигуном М-82, льотчик випробувач П.Я.Федрові.*

23 січня 1944 р. *почалися випробування винищувача-штурмовика Як-9К з 45-мм гарматою НС-45.*

24 січня 1946 р. *почалися льотні випробування винищувача Ла-9.*

24 січня 1961 р. *на озброєння прийнятий винищувач-бомбардувальник Су-7Б, одночасно почалася розробка літака з поліпшеними злітно-посадковими характеристиками (Су-7БКЛ) і навчально-бойового літака (Су-7У).*



25 січня 1902 р. *народився льотчик-випробувач П.М.Міщенко.*

25 січня 1950 р. *народився директор ДП "Жулянський машинобудівний завод "ВІЗАР" А.О.Коваль.*

25 січня 1951 р. *відбувся перший політ винищувача МіГ-15у (СУ) з рухомою гарматною установкою.*

25 січня 2004 р. *американський марсохід "Оппортьюніті" здійснив посадку на Марс.*

26 січня 1914 р. *відбувся перший політ багатомоторного бомбардувальника "Ілля Муромець" І.І.Сікорського.*

26 січня 1934 р. *почалися державні випробування дослідного винищувача І-14.*

26 січня 1934 р. *народився льотчик-випробувач П.П.Бобро.*

26 січня 1975 р. *народився командир Центру управління і оповіщення ПвК "Південь" В.О.Курочкін.*

26 січня 1999 р. *відбувся перший політ модифікованого пасажирського літака Іл-14-100 с 2 ТВД PW-127H.*

Власовская авиация на театрах военных действий

Закінчення. Початок у № 44-52 (2013).



Не все из сдавшихся американцам разделяли надежды Мальцева. Перед самым разоружением исчезли трое бывших белоэмигрантов, имевших некоторый опыт в таких делах и решивших полагаться на свою удачу. Следы командира полка Байдака и двух офицеров его штаба, майоров Климова и Альбова, так и не отыскались. Антилевскому, по некоторым источникам, удалось улететь и добраться до Испании, где он, по справкам продолжавших искать его "органов", был замечен уже в 1970-х годах. Хотя он и был приговорён заочно к смертной казни решением суда МВО сразу после войны, ещё 5 лет за ним сохранялось звание Героя Советского Союза. И только летом 1950 года спохватившиеся власти заочно лишили его этой награды.

Остальных американцы разоружили, отделили солдат от офицеров и распределили по трём лагерям. Их ожидали разные судьбы. Первую группу из 200 человек, в которой оказались офицеры полка, истребительная эскадрилья и часть десантников, вывезли в лагерь вблизи французского Шербура. Сюда попали Герой Советского Союза, кавалер ордена Ленина и двух орденов Красного Знамени майор Бычков и майор Тарновский. Последний как эмигрант, не подлежавший выдаче, имел возможность остаться в Европе, но отказался, предпочтя разделить судьбу товарищей. В октябре 1945 года всех их выдали советским представителям.



Вторая группа численностью 1600 человек была помещена в лагерь у Регенсбурга, и судьба оказавшихся там так и осталась неясной. Большинство же, 3000 человек, американцы интернировали в Шамо и сохранили от репатриации в Советский Союз. Тем самым значительной части авиаторов РОА посчастливилось избежать участи, постигшей солдат пехотных дивизий Власова, многие из которых кончали жизнь самоубийством, чтобы избежать возвращения на Родину, где офицеров ждал расстрел, а рядовых – выдаваемые "под гребенку" от 15 до 25 лет лагерей. Позже многие из тех, кому удалось уцелеть в гулаговских жерновах, получили по второму сроку, по окончании которого им запрещалось жить в европейской части СССР и крупных городах.

В это самое время оказавшийся в нашем плену командир 52-й истребительной эскадры полковник Герман Граф из лагеря обратился к советским властям с письмом. Известнейший ас, имевший на счету 202 победы, ещё до войны вступивший в нацистскую партию, заявлял: "Я рад, что нахожусь в русском плену... Теперь я имею только одно желание: летать в составе советских ВВС, хотя бы в звании подполковника". Пожелания Графа не исполнились, но через несколько лет он благополучно убыл домой. Доля пилотов из авиации РОА складывалась иначе.

Генерал-майор Мальцев был взят в плен частями 3-й американской армии в Бад Тольце и доставлен в лагерь военнопленных Оберусель под Франкфуртом-на-Майне. Затем его перевезли в лагерь для немецких генералов в Шербуре. Там Мальцева отыскало НКВД, после чего в августе 1945 года последовал запрос о выдаче. Не без сомнений, американцы запрос удовлетворили и под конвоем генерала переправили в Богардо под Парижем, где находился собственный экстерриториальный лагерь НКВД, в который собирали со всей Европы подлежащих доставке на Родину. Там он дважды пытался покончить с собой, перерезав вены, но оба раза ему спасали жизнь – командующего ВВС РОА берегли для большого процесса над высшими чинами власовской армии.

В последний раз генерал-майору Мальцеву довелось подняться в воздух осенью 1945 года, когда специально прилетевший "Дуглас" доставил его в Москву. 1 августа 1946 года трибунал осудил на смерть 12 бывших генералов и полковников Красной армии, служивших РОА. Осуждённых повесили, отказав им в солдатской смерти от пули. Среди казнённых был и Мальцев. Единственный из всех, он не просил о помиловании и не каялся, в последнем слове напомнив трибуналу о 1938-м годе, подорвавшем его веру в Советскую власть.

Казнён был и майор Бычков, Герой Советского Союза, кавалер ордена Ленина и двух орденов Красного Знамени, так и отправившийся на эшафот со званием Героя – Указ о лишении его этого звания последовал посмертно, только 23 марта 1947 года.

Кто были эти люди, в водовороте мировой войны обречённые делать выбор между Сталиным и Гитлером, сменившие врагов и друзей – дети своей страны или изменники, добровольцы или предатели? Да, безусловно, были среди власовцев и идейные враги советской власти, и обиженные ею бывшие советские граждане. Но были и обычные предатели, выбравшие плен и услужение врагу вместо горькой смерти в лагерях. Что ж, у каждого, как говорится, была своя судьба. Оправдывать или в очередной раз клеймить кого-либо вряд ли стоит, ведь это был один из эпизодов нашей истории. Он просто был...

За матеріалами журналу "История авиации", № 2, 2000 рік, підготував Олексій Тригуб.



У Вінниці відбувся Новорічний офіцерський бал

У 60-му Будинку офіцерів пройшов новорічний офіцерський бал. Його учасники – представники Командування Повітряних Сил Збройних Сил України, військових частин гарнізону, організацій, установ та культурних осередків Вінниці.

За словами заступника командувача з виховної та соціально-психологічної роботи – начальника управління з виховної та соціально-психологічної роботи Командування Повітряних Сил Збройних Сил України полковника Олега Грунтковського, новорічний офіцерський бал у Вінницькому гарнізоні проводиться вже третій рік поспіль, і щороку бажаючих взяти в ньому участь зростає.

– Офіцерський бал – це свято людей в погонах, які готові в будь-який час стати на захист своєї землі, родини, Батьківщини, – говорить полковник Олег Грунтковський. – Сьогодні ми частіше звертаємося до наших традицій, нашої історії. І цей новорічний офіцерський бал є ще одним кроком на зустріч цьому відродженню.

Для усіх присутніх було встановлено суворий дрес-код – жінки у вечірніх сукнях, а чоловіки – в парадному мундирі.

Розпочалося свято з бального танцю у виконанні чемпіонів світу та Європи з бальних танців Андрія та Катерини Мороз. Далі свою майстерність виконання "Полонезу" та "Вальсу" демонстрували офіцери зі своїми чарівними супутницями. Також увазі запрошених були представлені виступи учасників ансамблю спортивно-бального танцю "Грація" ансамблю барабанщиць Вінницького палацу дітей та юнацтва ім. Л.Ратушної, музичні твори у виконанні соліста Вінницької обласної державної філармонії Володимира Полторацького.

Музичний супровід свята здійснював оркестр Центру військово-музичного мистецтва Повітряних Сил Збройних Сил України. Серед музичних композицій, до речі, прозвучала пісня "Вечір" (музика – Ольги Янушевич, слова – Марини Тепленко, автора і ведучої телепрограми військового спрямування "Бастіони" Вінницької обласної державної телерадіокомпанії "Вінтера").

Варто зазначити, що під час новорічного офіцерського балу проводився конкурс на кращу танцювальну пару. Нею стало подружжя Олександра та Наталії Благодирів. До речі, капітан Олександр Благодир проходить службу в окремому полку зв'язку Повітряних Сил Збройних Сил України на посаді начальника відділення центру телекомунікацій польового вузла зв'язку.

Сергій Фурдик.





Різдво на Галичині

Новий рік і Різдво – свята, які кожен з нас хоче зустріти якнайкраще. Аби було що згадати протягом всього наступного року. Намагались провести святкові дні цікаво та весело і у військових частинах повітряного командування "Захід".



– Особливістю нашого полку є те, що його дивізіони розташовані на відстані від населених пунктів, – розповідає заступник командира Львівського зенітного ракетного полку з виховної роботи підполковник Олексій Колодін. Тож і можливості для святкування у наших військовослужбовців дещо обмежені. Наприклад у новий рік і Різдво Христове третій зенітний ракетний дивізіон полку ніс бойове чергування в системі протиповітряної оборони країни. Самі розумієте, під час бойової роботи всі наші фахівці зосереджені на виконанні поставлених завдань. Однак є у дивізоні і свої традиції зустрічі новорічних свят. Військове містечко розташоване далеко в лісі. Всі живуть і служать разом. Тож і новий рік зустрічають разом. Після дванадцятої ночі всі військовослужбовці з родинами виходять на вулиці і вітають один одного, далі святкують разом.

Для дітей військовослужбовців полку замовили запрошення на новорічний ранок в львівський гарнізонний будинок офіцерів. Це стало чудовою нагодою відвідати найпопулярніше серед українців місто у новорічні свята – Львів.

Не забули вартові неба і про дітей, в долі яких наразі батьків нема. У свята ракетники побували у своїх маленьких друзів — вихованців дитячого будинку "Вишенька" в селі Жовтанці.

– У Стрийському зенітному ракетному полку на Святвечір ми зробили для військовослужбовців строкової служби справжню святу вечерю з традиційними українськими стравами, – розповідає виконуючий обовязки заступника командира полку з виховної роботи майор Кирил Литвинчук, – в гості запросили до себе військового капелана отця Юрія з семінаристами. Вони взяли з собою все потрібне для куті: мед, горіхи, мак тощо. Після вечері всі разом співали колядки.

А от в Галицько-Волинській радіотехнічній бригаді військовослужбовці строкової служби зустрічали Різдво в гостях. Солдати, які служать в гарнізоні Липники біля Львова, завітали до семінаристів Вищої духовної семінарії Святого Духа у Львові.

– Наші хлопці змогли помолитися в храмі, поспілкуватися з отцями і семінаристами, – каже старший офіцер відділення по роботі з особовим складом бригади майор Вячеслав Олішевський.

Та найвеселіше під час Різдва – це дивитись або брати участь у вертепі. Споконвічно на Галичині різдвяними вечорами від хати до хати ходять гурти, які показують сцени про народження Ісуса Христа, співають колядки і вітають господарів зі святом.

– Щороку ми організовуємо вертеп у підрозділах, – розповідають заступник командира дивізіону по роботі з особовим складом майор Олександр Корзун та заступник командира технічної батареї по роботі з особовим складом майор Валерій Оліферчук, – також за сприяння військового капелану отця Богдана наші солдати відвідали вечір колядок у народному домі села Руда-Сілецька. Тут виступали вертепи та самодіяльні колективи з сіл Кам янка-Бузького району.

Владислав Назаркевич.
"Крила України".
Фото автора.

Зігріли серця ветеранів турботою

У авіаційній комендатурі, якою командує полковник Віктор Дейнега, вже давно стало правилом, що шефська робота та турбота про ветеранів є важливою складовою системної діяльності командування частини по збереженню традицій воїнів – авіаторів різних поколінь, зміцненню стосунків з ветеранськими осередками авіагарнізону.



Прикладом цьому стало сприяння та допомога у організації та проведенні новорічного "вогника" для ветеранів колишніх 226-го окремого розвідувального полку РЕБ та 185-го важкого бомбардувального авіаполку, які у свій час дислокувались у Полтаві. Головною особливістю заходу, що відбувся на базі льотної їдальні частини, стало те, що середній вік його учасника склав близько 70 років.

"... І усвідомлюючи той факт, що фізично більшість ветеранів, зокрема, учасників Великої Вітчизняної війни, не можуть вести активний образ життя, – зазначив заступник командира авіакомендатури з виховної роботи майор Олександр Зеленський, – ми доклали максимум зусиль, щоб бойові побратими отримали можливість поспілкуватись у домашній невимушеній обстановці....".

Змістовний сценарій, святкове убранство зали, веселі жарти та імпровізації наче повернули ті вже далекі часи, коли нинішні сивочолі ветерани були сповнені сил та енергії, стояли у витоків освоєння новітніх зразків авіатехніки та озброєння. Спогади про минуле поєднались із жвавим обговоренням армійських проблем сьогодення, народженням та генерацією нових ідей по удосконаленню військово-патріотичного виховання молоді, розвитку та розширенню фондів та експозиції музею 13-ї гвардійської авіаційної дивізії, правопреемницею якої нині є 215 авіакомендатура під керівництвом полковника Віктора Дейнеги.

На завершення заходу від гостей свята пролунали слова щирої подяки командуванню частини за сумлінну повсякденну працю і постійну турботу про ветеранів, збереження історичної спадщини та духовного потенціалу гвардійського авіаз'єднання.

Володимир Лазарєв. м.Полтава.

Військові медики спробували себе у ролі Дідів Морозів

Долаючи більше сотні кілометрів, військові медики привозять новорічну і різдвяну казки діткам із особливими потребами, що навчаються у Катюжанській школі на Вінниччині.

Приїжджають не із пустими руками, а як справжні Діди Морози – з іграшками, солодощами, побутовою технікою та безліччю інших подарунків.

До дітей, що із різних причин опинились без батьківської любові, представники Військово-Медичного клінічного центру Центрального регіону, навідуються вже вдев'яте – завжди із подарунками і щирими вітаннями.



– Для особового складу Центру немає нічого більш святого, ніж бути поруч з дітьми які потребують нашої любові та турботи, – зазначив заступник начальника Військово-Медичного клінічного центру Центрального регіону з виховної роботи підполковник Олег Гончарук.

Діти також не залишаються у боргу. Дарують медикам цікаві танцювальні і вокальні номери.

Руслан Лінник.

ЗНАЙ НАШИХ

Офіцер - на вершині "П'єдесталу"

Вже вчетверте кращим спортсменом року за версією асоціації спортивних журналістів Рівненської області визнано військовослужбовця Збройних Сил України лейтенанта Олега Омельчука.



Очолити рейтинг популярності та успішності "П'єдестал-2013" йому вдалося завдяки бронзовим нагородам на чемпіонаті Європи та Кубка світу в стрільбі з пневматичного пістолета.

– Сподіваюся, що ріст спортивних досягнень не припиниться, адже я прагну нових звершень, – зазначив лейтенант Олег Омельчук.

Нагадаємо, що рейтинг популярності та успішності "П'єдестал", де рівненські спортивні журналісти визначають найкращих спортсменів, тренерів та клуб області за підсумками року, було проведено вже увосьме.

mil.gov.ua



ПРОФЕСІЙНИЙ БОКС

У Кличка новий суперник

Всесвітня боксерська організація (WBO) призначила 34-річного австралійського суперважкоатлета Алекса Леапаї обов'язковим претендентом на титул WBO, володарем якого є 37-річний українець Володимир Кличко.



Наразі команди боксерів досягли угоди про проведення бою в Німеччині 26 квітня цього року. Про це повідомив на своїй офіційній сторінці в Твіттері президент WBO Франсиско Валькарсель. Але з точним часом і місцем проведення поєдинку поки що не визначилися.

Нагадаємо, що у своєму крайньому поєдинку, який відбувся в листопаді в баварському Бамберзі, Леапаї переміг російського боксера Дениса Бойцова одноголосним рішенням суддів. Кличко ж захистив титули за версією WBA/IBF/WBO/IBO у поєдинку з росіянином Олександром Повєткіним в жовтні в Москві.

ВСБ: IV СЕЗОН

"Українські отамани" підрізали крила "Алжирським пустельним яструбам"



У матчі п'ятого туру четвертого сезону Всесвітньої серії боксу "Українські отамани" розгромили на виїзді "Алжирських пустельних яструбів".

Матчева зустріч, що проходила в Алжирі, закінчилася з розгромним рахунком 4:1.

Першим, у ваговій категорії до 52 кг, на ринг вийшов Азат Усеналієв. За одностайним рішенням суддів він переміг Аміна Хентачі (49:45, 50:45, 50:41). Наступний бій – і знову перемога. У категорії до 60 кг Олег Прудкий здолав Оуаліда Белаура (49:47, 49:46, 46:49). Третю перемогу, знову одноголосним рішенням суддів (48:47, 49:46, 50:45), здобув "отаман" Євген Барабанов у категорії до 69 кг. Він просто не залишив шансів своєму опоненту Фехіму Чабані. Єдиної у цій зустрічі поразки зазнав Олександр Хижняк від Набіла Кассела у ваговій категорії до 81 кг (49:46, 48:47, 46:49). Останню крапку у цій зустрічі поставив Єгор Плевако. Виступаючи у категорії понад 91 кг, він у третьому раунді нокаутував свого суперника Рахмані Кемела.

Таким чином, "отамани" завоювали чергових три пункти в свою скарбничку і зміцнилися на лідируючій позиції в групі "А". Тепер в активі нашої команди 12 очок після чотирьох перемог у чотирьох стартових турах.

Наступний виїзний матч "Українські отамани" проведуть проти "Американських нокаутів" 17 січня в Майамі, штат Флорида (США).

ФЕХТУВАННЯ

За крок до тріумфу

Український шабліст Олексій Стаценко став срібним призером юніорського етапу Кубка світу КМ з фехтування, що проходив в італійському місті Удіна.



Зі 112 юнаків, які брали участь у турнірі, українському спортсмену не поступився лише гордий італієць Лука Куртолі. Фінальну сутичку з господарем турніру Олексій програв з рахунком 9:15.

На жаль, не настільки успішно для наших співвітчизників завершилися турніри з чоловічої шпаги та жіночої шаблі, що відбулися в Удіні днем раніше. Найкращим результатом шпажистів стало 23 місце Юрія Тараненка, шаблістки ж змогли похвалитися лише 32 місцем Діани Залевської.

ЗИМОВА ОЛІМПІАДА



Хто поїде в Сочі?

На черговій прес-конференції міністр спорту України Равіль Сафіуллін повідомив, що на XXII зимових Олімпійських іграх Україну представлятимуть 45 українських спортсменів (23 жінки і 22 чоловіків). Українці виступатимуть в біатлоні (11 спортсменів), лижах (8), фристайлі (6), санному спорті (6), фігурному катанні (4) та сноуборді (4). Але остаточно заявка збірної України буде сформована до кінця січня.

На жаль, Україна не буде представлена в таких популярних видах спорту, як хокей, керлінг та скелетон.

Всього в Олімпіаді візьмуть участь близько 3 тисяч спортсменів з 80 країн світу.

Окрім цього, міністр згадав і про питання щодо фінансування наших спортсменів.

– Фінансування здійснювалося, в основному, за рахунок держбюджету. Загальна ж сума, використана зимовими видами спорту під час підготовки до цих Олімпійських ігор, а це період з 2011 по 2013 і початок 2014 року, склала 180 мільйонів 705 тисяч гривень, - зазначив він.

Також, за словами Равіля Сафіулліна, за першість на Олімпіаді спортсмен отримає "бонус" у розмірі 125 тисяч доларів. Срібну медаль оцінили в 80 тисяч доларів, а бронзу – у 55 тисяч доларів.

Підготував Владислав Дем'яненко. "Крила України".

Випуск №14

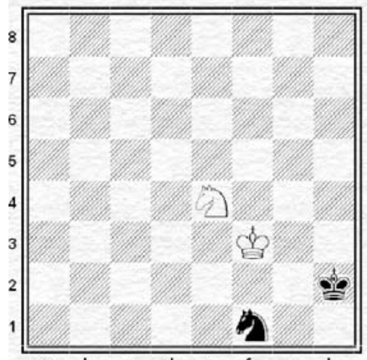
Атака на короля!

Багато шахових проблемістів свої перші шахові задачі або етюди під час проходження строкової військової служби опублікували в армійських газетах. Шановні любителі шахів, читачі нашої газети! У вас є можливість зробити спробу скласти власні задачі та етюди і надіслати їх до редакції. Кращі з них будуть надруковані в газеті. Бажаємо успіхів на цій ниві.

Пропонуємо розв'язати двоходові мінімальні задачі (у білих крім короля лише одна фігура) на кооперативний мат.

Задача №37

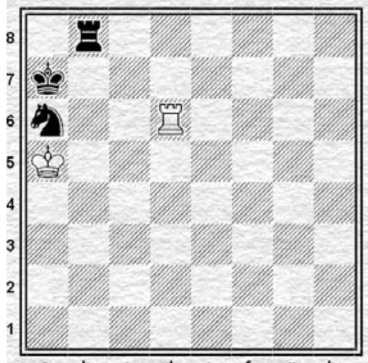
М.Пархоменко
(Друкується вперше)



h≠b) Kf1>h3 (2+2)

Задача №38

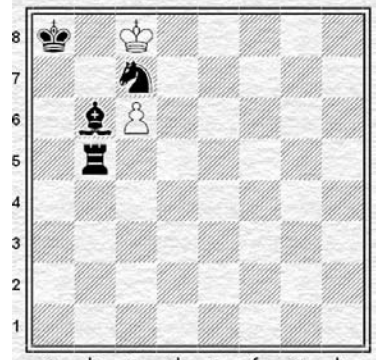
М.Пархоменко
(Друкується вперше)



h≠2 2.1.1.1. (2+3)

Задача №39

М.Пархоменко
(Друкується вперше)



h≠2 2.1.1.1. (2+4)

Перевірте розв'язок *("КУ" №30)*

Задача №34

1.Фb2! Цугцванг.
1....Краб6/ Кра8/ С/а6 –
2. Фb6/ Фb8/ Фb8/ Фb7(:)х.

Задача №35

1. Фg2! Цугцванг.
1. ...Kh3 –/f6/Kph5
2. Фg5 (:) / Фg6/ Ф:h3x.

Задача №36

1. Кр:а2? Cb1+!;
1. Кра1! Цугцванг.
1. ...g6g5/C – 2. Фс6/ Ф:g8x.

М.Пархоменко.

ЗАСНОВНИК: МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
Віддруковано у ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А, тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів. Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця, вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96, 0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Головний редактор **М. ПОПЛАВСЬКИЙ**
Заст. головного редактора: С. Клименко.
Відповідальний секретар: О.Олехнович.
Дизайн та верстка: Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Тир. 17333 Зам. № 142201.
Перший редактор Сергій Свенцицький

Крісло монарха
Народ у Китаї
Експериментальний радянський кулемет
Орган зору
Ірландська терористична організація
Місто у Польщі
Гірська система у Азії
Син Ноя
Річка в Росії
Грошова одиниця Японії
Послідовник вчення
Вид вічнозелених дерев
Радянський танк
Бог літнього сонця у давніх слов'ян
Ера
Квант світла
Японський морський літак
Рід отруйних змій
Американський письменник
Місто в Карелії
Віртуозний пасаж у співі
Передмістя Парижа
Місто в Італії
Вибухівка
Грошова одиниця деяких країн
Частка чого-небудь
Коштовний камінь
Розпорядження глави держави
Літера кирилиці
Американський вертоліт
Монарх-самодержець
Японські шашки
"Перлина біля моря"
Фігура вищого пілотажу
Крок у танці
Карта
Металевий панцир давнього воїна
Вибухова речовина
Велика простора кімната
Поле
Робоча шлюпка
Літак Артура Анатри
Замкнена суспільна група
Розпорядження командира
Багаторічний морський лід
Марка літака
Розмінна монета в Лаосі
Гірська система в Америці
Рухома кришка
Жир рогатої худоби
Марка вертольота
Марка літака
Авіаційний підрозділ
Одне з великих озер
Британський співак
Сорт міцного вина
Різновид фортеп'яно
Галузь богослов'я, що захищає релігію
Місто в Німеччині
Українська співачка
Міра земельної площі







ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В №52





АВТОДРОМ

Від концепта до серії – всього два місяці

Лише два місяці знадобилося фахівцям Mercedes-Benz, аби із концептуального GLA 45 AMG, показаного у Лос-Анджелесі, зробити серійну версію. Її світова прем'єра відбулася 13 січня в рамках міжнародного мотор-шоу в Детройті.



На приналежність Mercedes-Benz GLA 45 AMG до сімейства "заряджених" моделей прямо натякають широкі передні повітрозабірники, чотири патрубки системи випуску відпрацьованих газів, легкосплавні диски чималого діаметра, дифузор і значки "AMG", якими декоровані двері багажника й фальшрешітка радіатора. В інтер'єрі кросовера – спортивні крісла з комбінованим оздобленням, паски безпеки червоного кольору, триспицеве кермове колесо у шкірі, нова панель приладів від ательє AMG, які також додають спортивності до характеру автівки.

Mercedes-Benz GLA 45 AMG оснащений 4-циліндровим бензиновим турбірованим мотором об'ємом 2.0 літра, що відповідають вимогам екологічного стандарту "Євро-6". Силова установка агрегатується із семиступінчастою трансмісією AMG SPEEDSHIFT DCT, здатна продукувати 360 к.с. і максимальний обертальний момент 450 Нм. Система повного приводу 4MATIC включена до базового оснащення спортивного "паркетника". Mercedes-Benz GLA 45 AMG прискорюється з 0 до 100 км/год за 4,8 с. Максимальна швидкість – 250 км/год. У комбінованому циклі на 100 км пробігу машина в середньому витрачає 7,5 л пального, виробляючи 175 г/км CO^2.

Підготував Сергій Клименко. "Крила України".

З ФІНАНСОВИХ МІРКУВАНЬ

12 країн відмовилися від участі у "Євробаченні"



Все більше країн відмовляються від участі у "Євробаченні-2014". Якщо раніше було відомо про відмову від змагання у пісенному конкурсі 5 держав, тепер їх 12.

Услід за Хорватією, Чехією, Словаччиною, Люксембургом та Андоррою про своє рішення заявила Болгарія. Представники національного мовника BNT повідомили, що країна скасовує свою участь із фінансових причин.

У Туреччині заявляють, що їхні учасники не повернуться на конкурс у 2014 році, проте не виключено, що візьмуть участь у "Євробаченні" в найближчі роки. Про це повідомили представники національного мовника TRT, відзначивши, що причиною їхнього рішення є впровадження оргкомітетом конкурсу змішаного журі у системі голосування.

Боснія і Герцоговина не повернеться на конкурс через відсутність спонсора, повідомляють представники BHRT. Із фінансових причин скасовує свою участь і Сербія, інформують представники національного мовника RTS.

Внаслідок економічної кризи не змагатимуться на "Євробаченні-2014" вокалісти із Кіпру, зазначає національна телекомпанія CyBC.

Марно чекати на виступ і вокалістів із Монако та Марокко, які заявили, що не мають намірів повертатися на конкурс.

Раніше у Хорватії представники відповідальної за національний відбірковий тур пісенного конкурсу телерадіокомпанії HRT заявили, що країна відмовляється від участі в конкурсі з економічних причин. З цих саме міркувань в конкурсі не братимуть представники Андорри та Люксембургу, де окрім фінансових труднощів, не спостерігають суспільного інтересу до "Євробачення".

На державному каналі Чехії пояснили, що, попередньо, країна не повернеться на конкурс через замалий інтерес до нього.

Представники словацького державного мовника RTVS вирішили: "Євробачення за межами наших можливостей". Раніше жоден виконавець зі Словаччини на конкурсі не перемагав.

Нагадаємо, Україну на конкурсі представлятиме Марія Яремчук з піснею Tick-Tock. Це право співачка виборола наприкінці грудня у національному відборі, який проводив Перший національний канал. З Марією за вихід у фінал боролися: Анна-Марія, Роман Полонський, Юлія Руднєва, Марієтта, Стас Шурінс, Анатолій Шпарьов, Наталія Валевська, Lissa Vassabi, Володимир Ткаченко, Шаніс, Вікторія Петрик, Євген Літвінкович, дует " НеАнгелі", Ілларія, Тетяна Ширко, Таня Берг, Віктор Романченко, Анна Ходорівська, Денис Любимов.

59-й щорічний Пісенний конкурс Євробачення пройде у Копенгагені у травні цього року.

Підготувала Наталія Ярмілко. "Крила України".